Just do it - das Tagebuch

Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Inhalte sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).
PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).

Siziliens Küste

Teil 1521 – 1560
C.O.S. Alessio - Alvor

Fähre in der *Straße von Messina* – wer ausweicht hat Angst

02.07.09
C.O.S. Alessio – Capo Rasocolomo
35,8 sm (37.725,2 sm)
Wind: N 1, NNW 1-2, NNE 4
Liegeplatz: vor Anker vor offener Küste

1.521 (Do. 02.07.09) Wache schon um sechs Uhr auf. Nachdem ich mich ein paar Mal von einer auf die andere Seite wälze, stehe ich schließlich gegen sieben auf. Zunächst will ich noch gemütlich frühstücken. Doch erst mal ein Blick aus dem Cockpit. Stillwasser. Windstille.
„*Bon giorno!*“
Ein Fischer zieht vorbei und grüßt.
Nicht weit sind drei Segler, bereits auf dem Weg. Nach meinen Überlegungen müsste ich eigentlich Zeit genug haben, aber vorsichtshalber ... Besser ich starte doch schon. Frühstücken kann ich auch unterwegs. Keine schlechte Entscheidung. Wir sind kaum unterwegs, da haben wir auch schon Wind. Wind von vorn. Klasse. Dazu entwickelt sich nach einem anfänglichen, schwachen Schiebestrom ein äußerst unfreundlicher Gegenstrom. Zusammen mit dem Wind kostet das ganz schön Fahrt. Kreuzen hätte gar keinen Zweck mehr, da schaffe ich die Tide in der *Straße von Messina* garantiert nicht. Verstehe den Gegenstrom gar nicht. Ich habe doch gestern ausführlich die Unterlagen studiert, extra noch die Tiden in *Gibraltar* angeschaut, und nun das. Ich zweifle schon am Revierführer. Sind dort vielleicht Nord- und der Südstrom verwechselt worden? Solange es nicht viel schlimmer wird, müssten wir gegen 14:00 die Passage geschafft haben. Und wenn es doch nicht passt, dann gehe ich eben in die Marina von *Messina*

Die Küste ist fast durchgängig besiedelt. Früher baute man bevorzugt an Hängen und auf Bergen, wohl wegen des besseren Schutzes gegen unerwünschte Besucher, die hier ständig ungefragt ein und aus gingen. Heute dagegen schließen sich vor allem die Küstensäume. Im Innern ist Sizilien hoffentlich noch ursprünglicher und jungfräulicher.

Nach einem kurzen Bremsintermezzo, die Geschwindigkeit sinkt auf 3,5 kn über Grund, setzt sich dann endlich der erhoffte Strom durch. Der Revierführer hat doch recht. Bin ganz begeistert. Die Geschwindigkeit steigt stetig. Schließlich schieben bis zu 2,4 kn von hinten. Damit ich mich nicht allzu doll freuen kann, steigert sich auch der Gegenwind und erreicht zeitweise 15 bis 18 Knoten. Fast genau um die Mittagszeit liegt *Punta S. Raineri* an backbord querab. Soeben haben wir einen der Strudel gequert. War nicht weiter schlimm. Aber mit Erreichen dieses Punktes ist der Schiebestrom plötzlich weg und wir werden auf 4,0 Knoten runtergebremst. Hier scheint ja mächtig und ziemlich unkalkulierbar zu kreiseln. Sicher ein Neerstrom, in den ich gelaufen bin. Der Schiffsverkehr in der Straße hält sich in Grenzen. Einige Fähren, ein paar offene Fischerkähne, Schwertfischkähne. Und gelegentlich ein Frachter. Bis auf letztere hält sich niemand an das Verkehrstrennungsgebiet, was

Ein Boot für die Schwertfischjagd

ehrlich gesagt auch Sinn macht. Aufpassen muß man weniger wegen der Fähren, die sind groß und unübersehbar genug. Richtig heimtückisch sind die Schwertfischkähne. Den ersten hielt ich von weitem noch für einen Segler mit Gittermast. Doch bei genauem Hinsehen entdecke ich einen Mastkorb ganz oben auf dem Mast. Und viel schlimmer und gegenüber dem Hintergrund des Landes kaum zu sehen, sind die langen Ausleger am Bug. Mit Hilfe des Ausgucks schleichen sich die Boote an Schwertfische, die an der Meeresoberfläche ruhen und werden dann vom Mann an der Spitze des Auslegers gespeert. Anhand meiner Fotos bestimme ich mal die Maße eines solchen Unikums und komme auf ganz erstaunliche Ergebnisse: Ein 14,5 m langer Kahn trägt einen rund 20 m hohen Mast, gemessen vom Deck bis zum Auftritt des Beobachtungskorbes. In einem der Körbe entdecke ich vier Beobachter. Da sind ganz schöne Hebelkräfte am Werk. Ich frage mich, wie man die Boote stabilisiert hat. Der Ausleger für den Harpunier ermittle ich sogar mit 27,5 m. Selbst wenn man eine Unsicherheit von 5% oder 10% annimmt, sind das doch ganz erstaunliche Werte. Wäre schön dumm, wenn wir von so einem Ausleger aufgespießt würden. Das ist den Fischern aber auch klar, und sie halten sich stets schön frei.

Das „linke Ende“ der Straße von Messina

Kurz vor dem Ende der Straße entwickelt sich angenehmerweise wieder Schiebestrom, und ich kann mich etwas entspannen, Fähren und Fischer tummeln sich hinter mir. Bis auf ein paar Taucher, deren Bojen ich plötzlich knapp neben uns entdecke. Ist ja nicht zu glauben, auf was man hier alles achten muß.

Durch den Gegenstrom habe ich viel Zeit verloren. Nehme daher Abstand von der Idee, direkt nach *Vulcano* zu gehen. Besser einen Zwischenstop in *Milazzo* einlegen. Dort könnte ich einkaufen und tanken. Ich runde *Capo Peloro* und verlasse damit endgültig die Straße von Messina. Den Strudel hier konnte ich nur ahnen. In früheren Zeiten müssen die Stromverhältnisse in der Straße weitaus unangenehmer gewesen sein. Offensichtlich hat ein Erdbeben gegen Ende des 18. Jahrhunderts die topographischen Verhältnisse zum besseren verändert. Zum Wohle der Schiffahrt. Jetzt, wo ich zunehmend zu einem besseren Winkel zum Wind komme schläft der Lümmel ein. Klar. Wir motoren ja so gerne. Vor dem nächsten Kap, *Capo Rasocolmo*, erweckt

Blick zurück: Die Straße von Messina liegt hinter mir

ein ankernder Kat meine Aufmerksamkeit. Bei den angesagten Windverhältnissen ist das ja eine Leeküste, aber mit flach auslaufendem Sandgrund, also gutem Halt, und eigentlich ist ja so gut wie kein Wind angesagt. Statt Milazzo könnte ich ja einfach hier ankern und dann Morgen in der Frühe nach *Vulcano* starten. Spart ein paar Meilen und Marinagebühren. Gedacht, getan. Viertel nach drei ankere ich vor einer sonnigen Steilküste mit Strand, ein paar malerisch eingestreuten Felsen, grüner Kappe und ein paar wenigen Sonnenanbetern. Ich zögere nicht lange und bin auch gleich im Wasser. Ankerkontrolle. Sitzt perfekt. Fast zur Gänze verschwunden. Dann schnorchle ich Richtung Strand. Nach einem Streifen von fast 60 Metern mit Sandgrund, folgt parallel zur Küste eine Anhäufung dicker, rundgeschliffener Felsen. Seltsam, dass diese Blöcke wie Findlinge aussehen, die ein paar Meter weiter östlich aus dem Wasser herausragenden Felsen dagegen schroff und kantig sind. Nur wenig Leben zu sehen. Ein paar farblich gut angepasste Bodenfische über dem Sand, ein paar Fischlein, ich nehme an von der Gattung *Chroma*, im Freiwasser über den Felsen. Auf den Felsen Gewächse, die wie kleine Satellitenschüsseln auf dünnem Stiel aussehen.
Leichter Strom lässt mich direkt vor einer Familie landen. Keine Erwiderung meines Grußes. Wahrscheinlich bin ich in ihr einsames Territorium eingedrungen. Ich spaziere ein wenig den Strand entlang und bereue prompt, dass ich keine Kamera mitgenommen habe. Muß meine Eindrücke halt als Erinnerung mitnehmen.

Strandleben vor meinem Ankerplatz

Während der Dämmerung hörig ich erstmals seit ewig wieder eine ganz gewöhnliche Amsel singen. Wir kommen der Heimat näher.

03.07.09
Capo Rasocolomo – Porto di Levante / Vulcano
27,6 sm (37.752,8 sm)
Wind: SW 3, W 2-4, WNW 3
Liegeplatz: vor Anker

1.522 (Fr. 03.07.09) Reichlich verblüfft stelle ich fest, dass ich nur rund 15 m Kette draußen hatte. Habe gestern nach dem Einfahren des Ankers doch glatt vergessen, mehr Kette zu stecken. Nicht zu fassen. Auch beim Abtauchen des Ankers ist mir das nicht aufgefallen. Na, immerhin waren die 15 m noch das dreifache der Wassertiefe, also noch so eben im grünen Bereich. Normalerweise stecke ich wesentlich mehr Kette, besonders bei geringen Wassertiefen.

Der Wind überrascht mich, Südwest 3. So sind die Segel auch flott ausgebracht und der Motor erstirbt. Knapp eine Stunde währt die Freude. Dann hat der Wind bei abnehmender Stärke so weit gegen Nord gedreht, dass es keinen Sinn mehr macht. Genua rein. Motor an. Das Groß bleibt als Stütz. Zwei Stunden später kommt der wenige Wind genau von vorn. Das Groß schlägt, also binde ich gleich zwei Reffs ein. So steht das Segel unter allen Bedingungen.

Kurz vor der Mittagszeit sehe ich springende Schwertfische. Innerhalb von Sekunden liegt meine Kamera mit dem großen Tele bereit, und die Angel ist ausgebracht. Natürlich zeigt sich von diesem Moment an kein Fisch mehr und anbeißen will auch keiner. Zum Schluß frischt der Wind munter auf. Aber kreuzen will ich nicht. Fürchte, bei später Ankunft keinen guten Ankerplatz zu bekommen. Glücklicherweise brechen recht viele Yachten von *Vulcano* auf, nur wenige steuern die Insel an. Die Ankerbucht ziert der hübsche Name *Porto di Levante*, und das Ankerfeld konzentriert sich vor dem sogenannten warmen Strand. Und das ist schon gerammelt voll. Ich staune über die Tiefen. Bin nur noch 100 m vom Feld entfernt und habe immer noch 70 m Wassertiefe. Sieht so aus, als ob der nutzbare Streifen recht eng ist. Näher dran wird´s dann schnell flacher. Ich schiebe mich gleich an allen schwojenden Booten vorbei in die erste Reihe. Um dem Ankern etwas zusätzliche Spannung zu geben, hat man noch viele kleine Fischerbojen vor dem Strand und im Ankergrund verteilt. Ich lasse mich nicht abschrecken und gehe ganz weit vor. Der Anker fällt fast auf das Heck eines

Ansteuerung des *Porto di Levante* auf *Vulcano*. Der helle Gipfel ist der Vulkan, der Grande Cratere.

dort vermurten Angelbootes. Und obwohl ich den Anker schon an langer Kette „gebadet“ hatte, staune ich beim Abtauchen, wie weit von dem Motorboot der Anker letztlich gelandet ist. Wie weit wir noch in der kurzen Zeit vertrieben sind, die das Fallen der letzten zwei Kettenmeter beansprucht hat. Der Grund besteht aus Seegras und anderem Grünzeug, allerdings in recht lockerer Auflage. Der Anker sitzt.

Am Nachmittag erkunde ich den Ort, die Lebensmittelgeschäfte, studiere die Auslagen der Restaurants, erkunde mich nach einem Mietroller und erfrage, wie man auf den Vulkan kommt. Dann verzichte ich aber auf einen Restaurantbesuch und mache mir stattdessen lieber selber einen Salat. Konnte nämlich frische Pilze bekommen. Lange nicht gehabt.

Das Ankerfeld im Abendlicht

Wie alle Yachties sitze ich später im Cockpit, verfolge den Sonnenuntergang. Da *Vulcano* ausgerechnet hier im Bereich des Ankerplatzes ausgesprochen flach ist, hat man das große Glück, den Sonnenuntergang der jenseitigen Inselseite mitverfolgen zu können. Eindrucksvoll: die Sonne versinkt neben der sich schwach abzeichnenden, perfekt kegelförmigen Silhouette der *Isola Alicudi*. Der noch angeleuchtete, dann aber verblassende und dunkel werdende *Vulcano* pafft ein paar dünne Rauchwolken weit oben im Hang.
Am Abend schläft der Wind völlig ein. Damit zieht ein dezenter Schwefelgeruch von einem etwas südlich gelegenen, schon charakteristisch schwefelgelb gefärbten Felsen über das Ankerfeld. Zuvor hatte der Wind für reine Luft gesorgt.
Total müde. Haue mich heute früh in die Falle. Anker wird wohl halten. Hab bei 6 m Wassertiefe rund 40 m Kette draußen. Konnte wegen auslaufender Boote zusätzlich Kette geben.

1.523 (Sa. 04.07.09) Wann habe ich das letzte Mal auf einem Moped gesessen? Genauer auf einem Motorroller? Das muß etwa 1979 gewesen, auf einer Vespa 200. Und ich erinnere mich, dass ich in der ersten Kurve schon beinahe stürzte, weil ich es nicht gewohnt war, einen Roller zu bewegen, so ohne den gewohnten Tank eines Motorrades zwischen den Beinen. Immerhin, heute bin ich mir dessen bewusst. Das verhindert aber nicht, dass meine Füße beim Anfahren ganz automatisch nach Fußrasten angeln, die nicht da sind. Und beim Anhalten muß ich immer dran denken, Füße auseinander, die gehören neben die Trittflächen des Rollers, auf die Straße. Ab und zu versuche ich auch auszukuppeln, vor allem beim Abbremsen vor Kurven, was zu verstärkter Bremsung führt, denn der linke Hebel, den ich mit der gewohnheitsmäßigen Kupplungshand bediene, ist bei diesem Roller die Hinterradbremse. Als ich das Vehikel zum ersten Mal aufbocke, rutscht es gleich einen dreiviertel Meter achteraus. Der Verleiher stutzt. Ach ja, ich bin solche Leichtgewichte nicht gewohnt. Hab wohl noch den Schwung, den ich für meine mehr als 300 kg wiegende Honda[1] brauchte. Aber es hört sich schlimmer an als es ist. Nach ein paar Minuten schon rollere ich mit der Vespa, die keine ist, sie stammt aus dem Hause Peugeot, ganz munter über die Insel. Irgendwann schaue ich ob der rasenden Fahrt auf den Tachometer. Oh, 25 km/h. Mofaspeed. Nicht zu fassen. Kam mir vor wie fünfzig. Aber ich hab´s ja eh nicht eilig. So kurve ich gemütlich über die wenigen Straßen der Insel.

Wie der rasende Roland

[1] Eine schöne Honda CBX 1000 Pro Link. Schweren Herzens habe ich die alte Sechszylinder vor dem Törn verkauft. Aber es hatte keinen Sinn, sie irgendwo vergammeln zu lassen.

Mein erstes Ziel ist *Capo Grillo*, ein besonders guter Aussichtspunkt bei klarer Sicht. Heute ist sie nicht so dolle, so sind die Inseln *Panarea* und *Stromboli* leider nur schwach im Dunst zu erkennen. Damit mir darüber nicht langweilig ist, hat man genau hier ein Waldnaturreservat eingerichtet. Ich streune ein wenig herum. Eukalyptus, Kiefern, eine Eichenart und noch ein paar Bäume, die ich nicht kenne. Angenehmer Schatten. Und überall rascheln die Eidechsen. Manche sind gar nicht furchtsam und bleiben sitzen, auch wenn man sich schon auf weniger als einen Meter genähert hat.
Auch etwas sonderbar, dass mir ausgerechnet hier im Wald einfällt, die Linsen meiner Objektive zu reinigen. War wahrscheinlich die Grenze der Verschmutzung überschritten.

Weiter geht's nach *Gelso*, der Südspitze der Insel. Will dem dortigen Leuchtturm, dem Faro Nuevo, meine Aufwartung machen. Über viele Serpentinen geht es hinunter. Leider in der prallen Sonne. Der Roller kommt auf ungeahnte Geschwindigkeiten und ich stehe ununterbrochen auf der Bremse. Will nicht auf einer der meist heimtückisch nach einer Kurve auftauchenden Sandwehen zum Gleitflug ansetzen. Bei *Gelso* gefällt es mir ausnehmend gut. Ein kleiner Kai, an dessen Stirn- und Westseite man auch mit dem Boot anlegen könnte, eine Handvoll Häuser, eine Trattoria, eine Kirche aus älterer Zeit, ein paar Leute, die sich auf nachmittäglichen Touristen-ansturm vorbereiten. Nach einem Pflichtbesuch im Kirchlein trotte ich weiter zum Leuchtturm. Unterwegs vier Arbeiter, die den Erdweg zum Leuchtturm säubern und harken. Sie erzählen mir, dass der über zwanzig Meter hohe Leuchtturm durch ein Erdebeben in Mitleidenschaft gezogen wurde. Jetzt würde er verwahrlosen. Welche ein Jammer. Unter dem Leuchtturm ein eindrucksvolles Wächtergebäude. Innen die Zwischendecken erneuert, einige Räume neu verputzt, in den Außenmauern Vorbereitungen für eine Art Betonfachwerk, das vermutlich verborgen im Innern des Gebäudes Zug- und Druckkräfte auffangen sollte, so dass die äußere Fassade erhalten werden kann. Aber die Arbeiten sind offenbar vor längerer Zeit eingestellt worden. Schade drum. Schon früher hat man das Gebäude mit einem allerdings recht schwach dimensionierten Käfig aus Stahlgurten stabilisieren wollen, aber die haben sich längst überall gelöst und hängen nur noch lose an der Fassade herum. Wirklich schade. An sich ein lohnendes Objekt. Der Knackepunkt ist aber sicher der eigentliche Leuchtturm, der sich aus dem Gebäude heraus erhebt. Kann man den nicht stabilisieren, ist das Haus natürlich gefährdet.

Nicht nur im Wald, überall auf der Insel zu finden

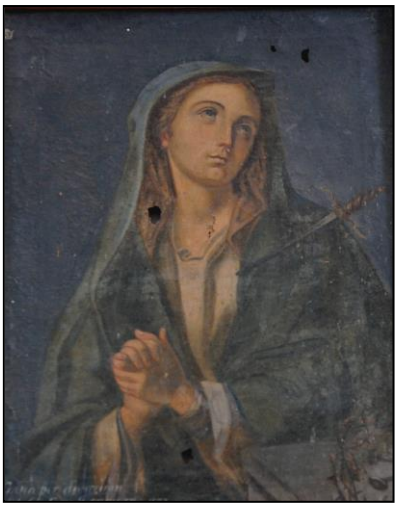
Die Trattoria hatte mir schon bei meiner Ankunft zugesagt. Ich frage, ob sie arbeitet. Jaja, aber Essen gibt es frühestens in dreißig Minuten. Kein Problem. Ich weiß, dass ich ein

Der Grande Cratere

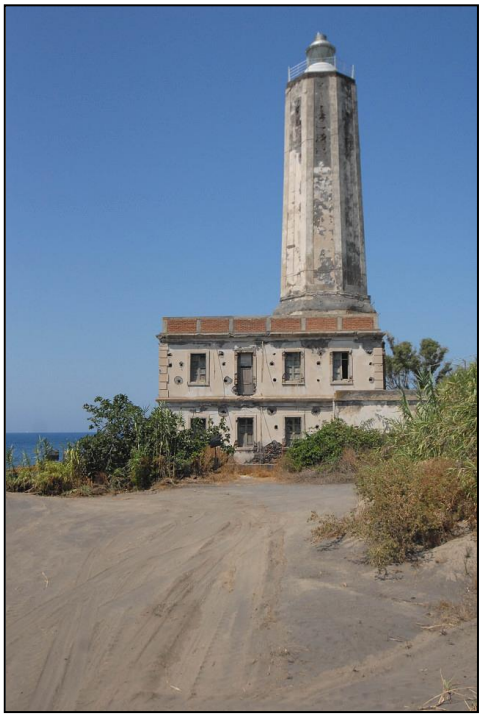
bisschen früh bin. Ob ich mich dennoch schon mal auf die Terrasse setzen darf. Aber selbstverständlich. Sieht wirklich ganz nett aus. Mit viel Liebe und einigem Schnickschnack dekoriert, und wie ich schnell merke, kommen auch die Einheimischen hierher. So auch die Straßenfegekolonne, die sich zwischenzeitlich Wasser holt und schon mal für ein Essen vorstellig wird. Ich kann derweil den Betrieb beobachten. Der Vater und Herr des Hauses weist den Sohn drauf hin – ganz in meinem Sinne – dass er mich zwischenzeitlich ja mit Getränken versorgen könne. Ich wähle trotz gegenteiliger Empfehlung Nicht-Alkoholisches. Muß ja noch Moped, Verzeihung, Scooter fahren. Dann beginnt der Vater, auf den Tischen Servietten zu verteilen. Er belegt zunächst einmal alle Tische. Dann werden die Servietten mit Besteck beschwert. Nur gibt es hin und wieder einen Windstoß, und die bislang unbeschwerten Servietten flattern davon. Sohnemann zuckt ironisch mit den Achseln und hebt einige vom Fußboden auf. Und legt sie wieder auf den Tisch. Nimmt sie dann doch wieder, legt sie wieder hin, kassiert sie dann doch ein. Ich hab ja gesehen, dass sie „im Dreck“ lagen. Nun ist es Aufgabe des Sohnemannes, die Bestecke auszurichten. Ein jedes Teil wird mindestens dreimal in die Hand genommen und neu arrangiert. Schlussendlich liegt es wie zu Beginn. Von drei seltsamen Gestalten, die hier schon die ganze Zeit herumschwirren, alle drei unverkennbar bis über beide Ohren schwul, kommt nun das Outcoming. Sie stellen neben der Madam mit Kochmütze, die sich ab und zu gähnend auf der Veranda räkelt, den Ober und das Küchenpersonal. Ein jeder ein schräger Vogel für sich. Fast schade, dass ich hier nicht ein paar Tage bleiben kann. Das Trio würde bestimmt Spaß machen. Jedenfalls nimmt der Oberschwule nun das Arrangement der Tische in seine Hände. Zack zack zack. Schnell und professionell nimmt die Sache solide Formen an. Dabei schaut er fasst so finster drein, wie seinerzeit der Gaucho-Imitator in *Buenos Aires*.

Bergab geht´s besonders flott

Am Ende der Inselwelt: *Gelso*


Links: Eine Madonna adolorata – damit man erkennt, dass es sich um die schmerzgeplagte Madonna handelt, schwebt ein Dolch über ihrem Herzen (Ölbild von 1872 in der kleinen Kirche).

Nun werde ich endlich gefragt, was ich denn essen möchte. Pesche spada, Schwertfisch, gibt es leider nicht. Aber der Sohn empfiehlt den Fisch des Tages. Gegrillt? Gegrillt. Ich bin bei Grillfisch meist skeptisch, weil er mir oft zu trocken ist. Doch meine kleine Trattoria ist superb. Die gegrillten Filets sind durch und durch saftig und delikat gewürzt. *Perfetto*! Natürlich bekommt der Sohnemann mich nun auch rum und ich nehme doch noch ein Viertele *vino rosado*. Der ergänzend bestellte Salat ist schlicht, mit einer Ausnahme, auf ihm tummeln sich Kapern. Kapern. Ach Gott ja, die Ligurischen Inseln sind ja die Heimat der weltbesten Kapern. Wie konnte ich das nur vergessen. Dabei fiel mir irgendwo unterwegs sogar ein Kaperstrauch auf, aber ich hab überhaupt nicht geschaltet. Also, Sonntag hin oder her, morgen muß ich in Salz eingelegte Kapern finden und erstehen.


Der gar nicht mehr so neue Faro Nuevo

Lava-Bär im *Valle dei Mostri*

Befriedigt und gesättigt verlasse ich diesen so netten Ort. Das Fahren geht mittlerweile auch flotter. Oder liegt es am *vino*? Jedenfalls düse ich nun beschwingt die Serpentinen bergauf. Mal sehen, was die Mühle so kann. Schaffe glatt 55 km/h in steilen Steigungen. Nicht schlecht, das Motörchen. Komme mir schon vor wie Giacomo Agostini[2] in seinen besten Zeiten. Aber den kennt vermutlich eh niemand mehr. Letztendlich wage ich zu behaupten, praktisch jede asphaltierte und befahrbare Straße auf *Vulcano* auch befahren zu haben. Ich kehre zurück, quere den Hauptort und suche nun die kleine Halbinsel im Norden *Vulcanos* auf. Hier warte noch das *Valle die Mostri*. Eine wilde Mischung aus Vulkanasche, bizarr erstarrten Schlacken und dazwischen hartnäckig sich durchsetzender Vegetation. Auf Anhieb finde ich auch den Bären, eine Schlackenfigur, die tatsächlich wie ein sich aufrichtender Bär aussieht. Ich mache ein paar Fotos und überlege, ihm nun den Kopf abzuhauen. Dann hätte ich die letzten jemals möglichen Fotos des Bären gemacht. Man hat manchmal wirklich seltsame Anwandlungen. Natürlich unterlasse ich solchen Unfug und hoffe auch alle nach mir kommenden Schwachköpfe machen keinen Blödsinn.

Nach einem Erholungsintermezzo an Bord bringe ich den Scooter zurück. Angetan mit schwerem Schuhwerk. (Man glaubt es kaum, aber ich habe dazu gelernt.) Also angetan mit Wanderstiefeln, mache ich mich an den Auftieg auf den *vulcano* von *Vulcano*. Ganz geschickt, nachdem man nämlich schon etliche Höhenmeter hinter sich hat und bestimmt nicht mehr umkehrt, wartet eine junge Dame und will Tickets an den Mann bringen.
„*I don´t need any ticket. I can walk to the summit without, it is no help for me!*"
Sie schaut etwas irritiert.
„*You need a ticket!*"
"*No, I don´t! May be your government need to get some money, but I don´t need a ticket.*"

Vor allem Ginstergebüsch besiedelt die staubigen Hänge des Vulkans. Der lose Grund macht den Aufstieg beschwerlich.

[2] Giacomo Agostini. Italienischer Motorradrennfahrer, was sage ich, der Gott der Rennfahrer, ungefähr das, was Diego Maradonna für den argentinischen Fußball war - war Giacomo für den italienischen Motorradrennsport - der in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre die Königsklasse (damals waren das heute geradezu lächerlich erscheinende 500 ccm) beherrschte und ein paar WM-Titel einheimste.

Jenseits der „Vegetationsgrenze“

Sie beginnt zu lachen, und ich zahle die verlangten drei Euro. Ich muß ihr aber zugestehen, mit dem Geld werden etwaige Rettungseinsätze finanziert. Also eine durchaus vernünftige Sache. Langsam und betulich tragen mich müde Seglerbeine in die Höhe. Wer ist denn für diese Nieten zuständig? Doch trotz aller Mühsal, ich staune, wie schnell ich an Höhe gewinne. Innerhalb weniger Minuten ist die „Baumgrenze“ erreicht. Nun geht es durch staubige, graue Aschenlandschaft. Das lose Material rutscht unter den Schuhen. Ich habe den Eindruck, als müsste ich jeden dritten Schritt wiederholen. Zugegeben, der Aufstieg ist nicht schwierig oder anspruchsvoll, aber eben mühsam. Als ich allerdings feststelle, dass ich trotz meiner vermeintlichen Schwäche gegenüber einem Paar vor mir aufhole, werde ich sichtbar belebt. Locker und leicht schwebe ich plötzlich nach oben. Wäre doch gelacht. Da werden wir doch mal so ein paar Schlappis mit Schwung überholen.[3] Oben angelangt muß ich sagen, der Aufstieg hat sich gelohnt. Unter mir – auf der andern Seite selbstredend – öffnet sich ein mustergültiger Krater. Fehlt nur das Feuer in der Mitte. Das Loch, wo eigentlich die Glut brodeln sollte, ist zugeschlammt. Geradezu ein Sakrileg! Aber sehr eindrucksvoll. Und noch doller, Aus dem Grat des Kraterrandes, der nach Nordwest exponiert ist, raucht und qualmt es wie nur was. Hier befinden sich die *fumaroles*. Aus kleinen Löchern, schwefelgelb und salzweiß abgesetzt qualmt es mächtig. Und stinkt wie die Pest. Klar, dass von den wenigen, um es exakt zu sagen, vier Besuchern, die gerade hier oben sind, und alles Männer, niemand sich an die Verhaltensvorschriften hält. Hinein in den Nebelgestank! Diesen Stänkerquellen muß an doch auf den Grund gehen, sprich auf die Pelle rücken.

Obsidian-„Flüsse“

[3] Da scheint eine Seglereigenheit durchgebrochen zu sein, die da lautet: ein Boot segelt, zwei Boote segeln eine Regatta.

Der Grande Cratere. Nicht richtig aktiv, aber so ein bisschen: die *fumaroles* rauchen fröhlich vor sich hin.

So machen wir alle Fotos, und gegenseitige Fotos, und ohne dass auch nur einer von uns ein Wort darüber verloren hätte, warten wir, bis auch der letzte sicher aus dem Einzugsbereich der Giftdämpfe wieder zurückgekehrt ist. Während die anderen absteigen. Bleibe ich noch recht lange hier oben. Bis zum Sonnenuntergang halte ich es aber doch nicht aus. Hunger und Durst quälen. Der Abstieg erfolgt denn auch in Rekordzeit.

Später lese ich noch ein wenig nach. Die Insel besteht eigentlich aus vier Vulkanen. Lentia, Vulcano Piano, Fossa di Vulcano und Vulcanello. Heute betrachtet man nur noch den Grande Cratere des Fossa di Vulcano als aktiv. Der letzte große Ausbruch fand 1890 statt. Freundlicherweise beschränkt sich seine normale Aktivität lediglich auf das Ausstoßen von Schwefeldämpfen. In alter Zeit galt die Insel als heilig und wurde als Sitz des Äolus angesehen, des Gottes der Winde.

Vor den *fumaroles*

Im Ort kehre ich ein. Ein Bier, null Komma sechs sechs (0,66 l) Liter, also ein geradezu brasilianisches Maß, für 3,20 Euro ist gerade noch vertretbar. Ich kehre ein. Erfreut nehme ich die zum Bier gereichten Oliven, Erdnüsse und gerösteten Brotstückchen entgegen. Später nehme ich auch die Rechnung entgegen. Da steht was von 4,00 Euro fürs Bier zuzüglich 20% für irgendwas. Ich zahle erst mal, bin aber irritiert. Ein Blick in die auf der Straße ausliegende Speisekarte. Da steht 3,20. Das ist ja ein Ding. Ob´s hier Mafia gibt? Mir egal. So geht´s ja nicht. Und kein vernünftig denkender Mafiosi wird für einen solch lächerlichen Beitrag ein Risiko eingehen. Ich jedenfalls entsinne mich des argentinischen Gaucho-Darstellers, ahme ihn nach (ansatzweise, das Original ist kaum zu toppen), und insistiere. Der Chef des Hauses holt eine seiner normalen Speisekarten. Da steht immerhin drei fuffzig. Auch noch Abweichung, aber schon in der richtigen Richtung. Jedenfalls wird gar nicht mehr diskutiert. Ich bekomme eine neue Rechung und mehr Geld zurück, als ich erwarte. *Voila*! Aber auch klar, dass ich hier keine Pizza mehr bestelle. Irgendwie klappt es denn auch andernorts nicht mit der Pizza. So ende ich an Bord und mache mich über die dort gebunkerten Leckereien her.

1.524 (So. 05.07.09) Obwohl ich bereits im Vorfeld Magnesium-Tabletten geschluckt habe, Wecken mich während der Nacht mehrfach Krämpfe. Meine armen Seglerbeine sind Aktivitäten wie die gestrige Vulkanwanderung einfach nicht mehr gewohnt. So verwerfe ich bereits in der Nacht die Idee, früh aufzustehen und den Sonnenaufgang vom Vulkangipfel aus zu betrachten. Lieber ein Ruhetag. Das heißt, was ein Seglerruhetag so ist. Erstmal erledige ich die Einkäufe, da der größte Supermarkt auf der Insel auch Sonntags geöffnet hat. Besonders wichtig ist die Ergänzung der Trimmgewichte (Bier und Milch). Und natürlich müssen unbedingt äolische, in Salz eingelegte Kapern her. Ihr Geschmack ist nachdem man sie ein paar Mal gespült und ein wenig gewässert hat, einfach unvergleichlich. Angenehm nussig. Keine Spur des essigsauren Geschmacks, den wir gewöhnlich mit Kapern verbinden.

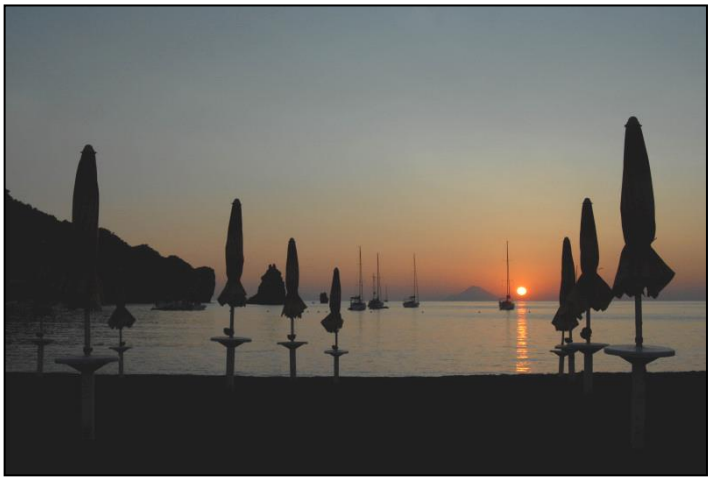
Innere Kraterwand

Fumarolen

Dann beschäftige ich mich mit einigen Bootsarbeiten. Die wichtigste Tätigkeit: Das Nachspannen des Riggs. Doch auch danach knarzt der Mast wie bisher. Naja, eine gewisse Beweglichkeit des Mastes im Mastschuh ist vermutlich gewünscht. Die Konstruktion der ganzen Aufnahme sieht wenigstens entsprechend aus. Muß mal einen Rigger fragen. Ansonsten beunruhigt mich der (leichte) Wind, der trotz gegenteiliger Prognose aus Osten weht.

Schwefelgelber Gestank

Dafür habe ich den Anker nicht ausgebracht. Wohl eine lokale Besonderheit des Windfeldes bei schwachem Wund. Da JUST DO IT aber „vor Kette“ liegt und sich nicht weiter Richtung Strand bewegt, belasse ich alles so, wie es ist. Nachdem ich mein Tagewerk beendet habe, ruhe ich mich aus, die unterbrechungsreiche Nacht macht sich bemerkbar, schwimme ein wenig und gehe noch mal im Ort spazieren. Souvenirs erstehe ich nicht. Das einzige Objekt, eine recht ausgefallene Keramikschale aus Künstlerhand ist mir zu teuer. Vielleicht hätte ich handeln sollen, wie in den arabischen Ländern.



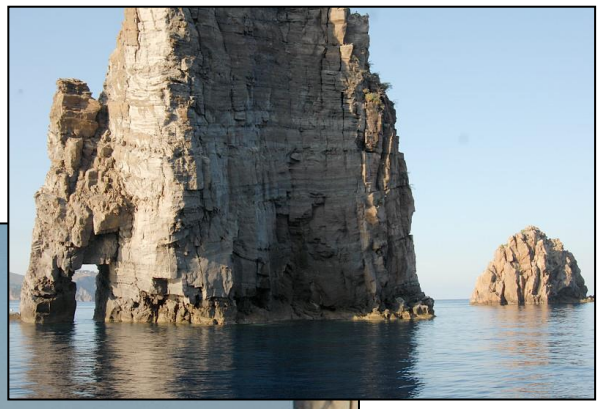
Sonnenuntergang auf *Vulcano*. Ganz schwach am Horizont sichtbar, schwimmt der Vulkankegel von *Filicudi*.

Abends gibt es noch eine kleine Kochkatastrophe. Beachte nicht das Datum einer Packung Tomatenpüree. Das gute Ding war schon in 2007 abgelaufen. So fällt mir dieser Fehlgriff leider erst auf, als fast schon alle Zutaten zur Sauce vermengt sind. Eine schnelle Geschmacksprobe zeigt: schmeckt vergoren. Mist. Die Sauce wandert über die Kante. Die in aller Eile neu zusammengestückelte Ersatzsauce ist nicht das gelbe vom Ei, aber die Nudeln machen immerhin satt.

06.07.09
Porto di Levante - Cefalu
53,0 sm (37.805,8 sm)
Wind: Stille, W 1, NNE 2
Liegeplatz: vor Anker

1.525 (Mo. 06.07.09) Als ich am frühen Morgen, um 06:05, also wirklich früh, den Kopf aus dem Niedergang stecke, entdecke ich die MALTESE FALCON. Hat sich in der Nacht heimlich still und leise eingeschlichen. Beim nächsten Mal werde ich mich bei ihr an Bord zu einem Bier einladen. Ist schließlich schon das dritte Mal, dass wir uns begegnen. Das erste war auf *San Cristobal*, Galapagos, das zweite Mal auf *Papeete* und nun hier.

Überraschung beim Start: die Kette hat sich in einer alten Muringleine verfangen. Mit einem energischen Ruck lässt sich die Leinenwuling glücklicherweise von der Kette abziehen. War doch schon reichlich mürbe. Ich wähle die enge Durchfahrt zwischen den Inseln *Vulcano* und *Lipari*. Bei der Gelegenheit kann ich einen Blick in die südlichste Ankerbucht von *Lipari* werfen. Schroff, felsig, wild, und von der Landseite her praktisch unzugänglich. Ein grauer Strand. Und ein paar Zeugnisse eines gescheiterten Versuches, ausgerechnet hier eine kleine Strandbar zu errichten. Ich bin zufrieden. War doch schöner in „meiner“ Bucht. Trotz der vielen anderen Yachten.



Fast wie in Thailand: die Felsen zwischen *Vulcano* und *Lipari*

Ganz nahe passiere ich die beiden steil aus dem Meer ragenden Felsen. Hier lohnt es sich bestimmt, zu tauchen. So werfe ich nur ein Blick von oben auf die Felsen. Erinnert stark an Thailand.

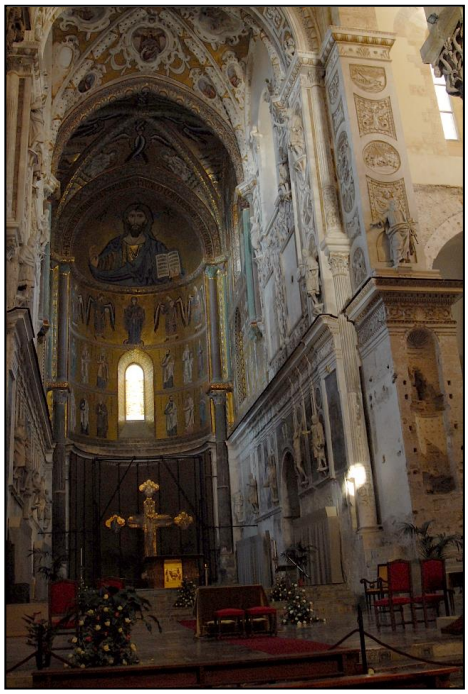
Erstaunt bewundere ich heute unsere Reisegeschwindigkeit. Lange nicht mehr erreichte Werte. Entweder wir haben einen schönen Schiebestrom, oder das schwefelhaltige Wasser in der Ankerbucht hat dem Algenbewuchs des Rumpfes den Garaus gemacht. Unerwartet früh erreichen wir *Cefalu*. Missgeleitet durch die anderen Ankerlieger suche ich mir einen Platz relativ weit weg vom sogenannten alten Hafen. Nachher ist man immer schlauer. Man muß so dicht ran wie möglich, am besten halb hineinkriechen, dann hat man auch guten Schutz gegen den anlaufenden Schwell.
Zügig lasse ich das Dingi ins Wasser, und schon bald knattere ich an den kleinen Slipstrand des alten Hafens. Schnell das Banana-Boot auf den Sand gezogen, fertig. Auf, den Ort zu entdecken.

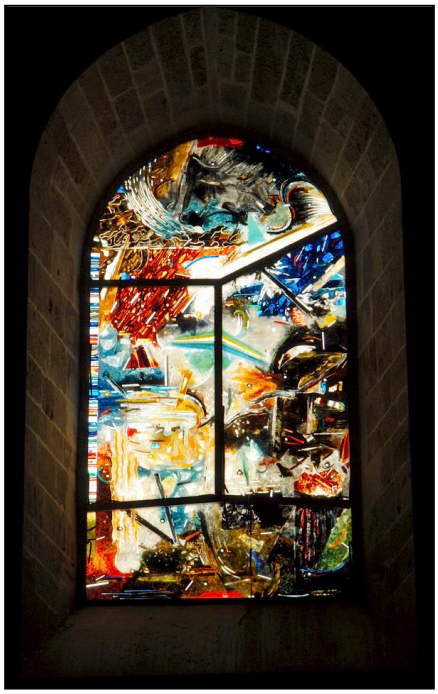
Vor Anker nahe dem Alten Hafen

Cefalu ist reichlich touristisch, hat aber doch seinen alten Charme behalten. Neben dem Glanz und Glamour finden sich noch die alten Männer, die vor dem Haus sitzen und den lieben Gott einen guten Mann sein lassen, Fischer, die vor ihrem Haus Netze flicken, kleine Werkstätten hinter unscheinbaren Toren. Dazwischen natürlich der unvermeidliche Touristenstrom, Restaurants, Bars, Souvenirgeschäfte und Boutiquen. Natürlich gibt es auch Gelaterias und Vinotecas. Wir sind schließlich in Italien. Und jede Menge Leute, die sich derart in die Schale geschmissen haben, dass ich mich unwillkürlich frage, ob heute Sonntag oder ein noch wichtigerer Feiertag ist. Ich glaube, bei meinem nächsten Landausflug traue ich mich gar nicht mit einem schlichten T-Shirt an Land. Beim Besuch des Kreuzfahrerdoms finde ich die Erklärung: Der Dom ist eine hoch beliebte Hochzeitskirche. So findet heute eine Trauung nach der anderen statt. Daher diese Scharen in schwarz, mit Pomade im Haar, der männliche Teil, und mit *high heels* und ausgesprochen körperbetonten dünnen Hüllen versehen der weibliche Teil.

Sizilianische Sommeridylle

In einer Pause zwischen den Zeremonien kann ich die Kirche in Ruhe besichtigen. Ein großer, mächtiger romanischer Bau, der im Vergleich zu den umgebenden Gebäuden trotz seiner Massigkeit mit Macht in die Höhe strebt. Die beiden Kirchtürme wirken wie befestigte Türme einer Burg. Im Innern bin ich überrascht. Weitgehend schmucklos und schlicht präsentiert sich das Kirchenschiff. Lediglich im Bereich des Altares und des Chores die erwartete, farbenfrohe Ausschmückung. Der Knaller sind jedoch die Fenster. Durch die Bank eine neue Verglasung, die nur wenige Jahre alt sein kann. In einem Stil, den ich noch nirgends zuvor in einem Sakralbau gesehen habe. Ich könnte jedes einzelne der Fenster fotografieren. Im Vorbeigehen höre ich einer kleinen Gruppe zu. Eine italienische Führung mit Studenten. Die vortragende Dame erläutert einiges zu den Glasarbeiten. Leider verstehe ich nicht viel. Mich würde sehr interessieren, wer der oder die Künstler waren.





Der Chor des Kreuzfahrerdoms
Rechts: ein nicht gegenständliches Jüngstes Gericht in weitgehend farbiger Impression

Nach etlichen Pflasterwegen auf und ab kehre ich an den Hafen zurück. Bestelle mir ein teures Bier und später noch einen Tomatensalat mit Mozarella. Großer Schock: Essig, Öl, Salz und Pfeffer gibt es in Portionspackungen dazu. Welcher Stilbruch. Das alles natürlich ist furchtbar teuer. Ist Europa mittlerweile so teuer geworden? Die alten Männer, die neben den Tischen der Bar auf einer der öffentlichen Bänke sitzen, können sich den kleinen Espresso im Café nicht mehr leisten. Ist das der Weg, den wir gehen wollen?

Wieder an Bord höre ich ein vertraut quälendes Jammern der Wasserpumpe. Ach du großer Gott. Pumpensicherung aus. Blick auf den Amperestundenzähler. Kann noch nicht lange pumpen. Ich reiße die Bodenbretter hoch. Glück gehabt. Der Trinkwasservorrat ist nicht in die Bilge gepumpt worden. Was in der Konsequenz allerdings heißt, der Trinkwassertank ist leer. Toll. Habe heute morgen noch auf die Uhr geschaut, und die hat fast voll behauptet. Mist-Technik. Da hätte ich heute beim laufenden Motor ja gut Wasser machen können. Stattdessen hab ich den Wassermacher nur kurz zwecks Spülung laufen lassen, im Vertrauen auf einen fast vollen Tank.

Kleinodien, die aus dem Rahmen des normalen Souvenirkitsches fallen

Es gibt sie noch, die kleinen, abgeschiedenen Gassen.

Im Gegensatz zu heute Nachmittag rollt das Boot erbärmlich. Es weht kein nennenswerter Wind, aber eine unangenehme Dünung läuft in die Bucht. Soll ich noch umlegen und näher an den Hafen rücken? Ich bin skeptisch. Nachher gibt es dort versteckte Muringleinen, oder nun unsichtbare Felsen. Ich hätte mich mal doch auf meinen Riecher verlassen und näher am Alten Hafen ankern sollen. Ich hoffe, es wird gehen, in der Nacht.

Es gibt sie noch, die alten Männer auf der Bank ...

1.526 (Di. 07.07.09) Eine Höllennacht. Hab ich überhaupt geschlafen? War schon versucht, einfach zu starten. Doch eigentlich will ich ja noch mal in die Stadt. Dieser extreme Schwell. Einfach nicht zu glauben. Morgens um sieben lässt er wieder nach. Kann mir das einer erklären? Hätte ich mal doch umgeankert. Ziemlich zerschlagen verlasse ich die Koje. Dann gehe ich mit mir zu Rate. Soll ich nun noch mal in die Stadt oder nicht. Wenn ich heute nur bis *Mondello* oder *Fossa di Gallo* gehe, bräuchte ich erst um Mittag starten. Außerdem hatte ich hier ja sowieso einen Tag eingeplant. Irgendwie macht es mich unruhig, dass sich Anke beklagt, ich würde mir zu viel Zeit lassen. Wie entscheiden? Dann erhebt sich zu meiner Verblüffung ein Ostwind. Immerhin von guten 8 bis 10 Knoten. Mal wieder ganz anders als die Prognose. Er gibt letztlich den Ausschlag. Ich hieve das Dingi an Deck und wir segeln los. Obwohl ich mich nach dieser Nacht nicht gerade in der Verfassung fühle, groß zu segeln. So versuche ich prompt das Groß mit Macht zu setzen, obwohl noch ein Reffbändsel und ein Auftuchbändsel wirksam dagegenhalten. Nachdem das klariert ist, große Freude: In der Tat, wir segeln. Zwar nicht berauschend schnell, aber doch ganz nett. Meist zwischen 4 und 4,8 Knoten. Man ist ja mittlerweile recht anspruchslos. Satte neun Meilen komme ich unter Genua und Groß voran. Dann ist es aus mit der Herrlichkeit. Die Ostwind-Komponente bleibt zwar, vorübergehend mal auf Nord drehend, nur ist sie mittlerweile recht schwach. Und schwacher Wind von hinten bringt nichts. Der Daimler darf mal wieder juckeln. Hat den Vorteil, dass ich ausreichend Energie für den Wassermacher habe. Da ist ja ein dickes Manko aufzufüllen. Nach 90 Litern gönne ich ihm erst einmal eine Ruhepause. 90 Liter, das ist erheblich mehr als so gut wie nichts. Morgen noch mal 90 Liter, dann ist annähernd der halbe Tank voll.

... und die einsamen Herzen

Cefalu, ein Ort, in den man sich verlieben kann

08.07.09
Mondello Bay - Trapani
47,7 sm (37.889,6 sm)
Wind: WSW 1, N 1-2, W 1-5, ENE 3
Liegeplatz: an Muring, kostenlos

Irgendwann fällt mir eine Unregelmäßigkeit an der Wasseroberfläche auf. Spritzer, dunkle Stellen. Wieder springende Schwertfische? Ich spurte unter Deck. Fernglas, Kamera, großes Tele. Und dann sehe ich die Tiere besser. Es sind mehrere in zwei Gruppen. Eine kleine Gruppe von zwei oder drei Tieren und eine größere, zwischen fünf und acht Tiere. Sieht aus wie eine kleine Art Wale. Mit auffallend großer, sichelförmiger Finne und hellen, fast weißen Körpern. Das sagt mir erst mal gar nichts. Gebannt verfolge ich die Tiere, die sich leider überhaupt nicht für JUST DO IT interessieren. Wir scheinen anderseits auch nicht zu stören. Sind aber uninteressant. Es sieht fast so aus, als wären sie an den beiden Fischerbooten nahe des Horizonts mehr interessiert, denn sie streben auf einmal direkt dorthin. Ich suche meine schlauen Bücher raus. Dann hab ich sie. Rundkopf-Delphine oder Risso´s Delphin (*Grampus griseus*). Die weiße Färbung entspricht nicht der ursprünglichen Hautfarbe, sondern wird durch zahlreiche Narben hervorgerufen. Manche Tiere erscheinen dadurch reinweiß. Die Narben stammen von Kämpfen untereinander und offenbar auch von Verletzungen durch die Beutetiere. Da Männchen natürlich auch untereinander öfter mal raufen müssen, kennt man ja nicht anders, ist klar, dass sie

tendenziell weißer sind als weibliche Tiere. Ich vermute daher auch ganz stark, dass mein bester Schuß vermutlich ein männliches Tier zeigt. Auf einer kleinen Fotoserie sieht man zwei der Delphine stets paarweise schwimmen. Dabei ist ganz deutlich zu erkennen, dass es ein fast weißes und ein eher grau genarbtes Tier gibt. Also mit großer Wahrscheinlichkeit ein Paar.

Rundkopf-Delphin (*Grampus griseus*)

Bei nahezu spiegelglatter See steuere ich *Fosso di Gallo* an. Der kleine Hafen besitzt eine Tankstelle, bei der ich meinen Dieseltank auffülle. Ansonsten finde ich den Hafen so wenig einladend, dass ich gar nicht mehr nach dem Preis für eine Übernachtung frage. Lieber gehe ich anderthalb Meilen nach Süden. Dort kann ich in der weiten Bucht von *Mondello* bequem und kostenlos ankern. Als ich so gemütlich vor Anker dümpele, durch ein Bad und anschließendes Duschbar erfrischt und gereinigt, kommt ein Trumm von Kreuzfahrer vorbei. MSC FANTASIA erfahre ich mit Hilfe des AIS. Dreihundertdreiundreißig Meter lang, fünfzig Meter breit, rund achteinhalb Meter Tiefgang. Ich zähle drei mit Bullaugen versehene Decks im Rumpf, sieben Kabinendecks und darüber zwei Promenadendecks. Darauf folgen noch Teildecks. Mal abgesehen davon, was sich unter der Wasserlinie abspielt. Wieviel Menschen wohl an Bord sind? Welche Lebensmittelmengen müssen ständig herangeschafft werden, um die hungrigen Mäuler mit exquisiten Dingen zu stopfen? Wie groß muß allein die Mannschaft sein? Und wer ist überhaupt bereit, mit solch einem Monster zu reisen? Dicht an dicht gepackt, in einer sich fortbewegenden Kleinstadt. Würde man diese Enge in der heimischen Stadt auch nur annäherungsweise akzeptieren?

Ein Delphin-Paar – das männliche Tier ist deutlich heller gefärbt

1.527 (Mi. 08.07.09) Bin schon früh auf den Beinen. Nur um festzustellen, andere sind das auch. Wie schon gestern Abend kann ich über eine Hand voll Schwimmer staunen, die gerade ihre Langstreckenbahnen durch das um diese Zeit noch weitgehend menschenleere Wasser der Bucht ziehen. Sie scheinen das regelmäßig zu machen. Zwei haben leichte Langarm-Schwimmhemden an. Ich reiße mich vom Eindruck los und beginne mit dem täglichen Check. Kühlwasserstand, Ölstand, Zustand der Dieselfilter, Zustand der Bilgen, Deckel der Öleinspritzpumpe, Widerlager der Bowdenzüge, Abriebsspuren des Keilriemens, Spuren von Leckwasser an der Seewasserpumpe. Befund: alles ok. Ich starte den Motor und hole dann den Anker hoch. Schrittweise natürlich, da ich alle 10 Meter kontrolliere, ob die Kette anständig staut und bei Bedarf ein wenig nachhelfe. Im glasklaren Wasser kann ich sehen, wie sich die Kette vom Boden hebt, einen kleinen Sandschleier hinterlassend, wie dann der Ankerschaft erreicht wird, sich hebt, und schließlich die Fluke aufsteigt, einen Sandhaufen auf der Fluke. Wie der Sand sich als trübe Wolke verflüchtigt. Mit Verlassen des Wassers ist der Anker sauber. Da er sich prompt etwas verdreht, richte ich ihn per Hand aus. Nun läuft er so, wie es sein soll, in seine Halterung.

Isla delle Femmine

Capo San Vito

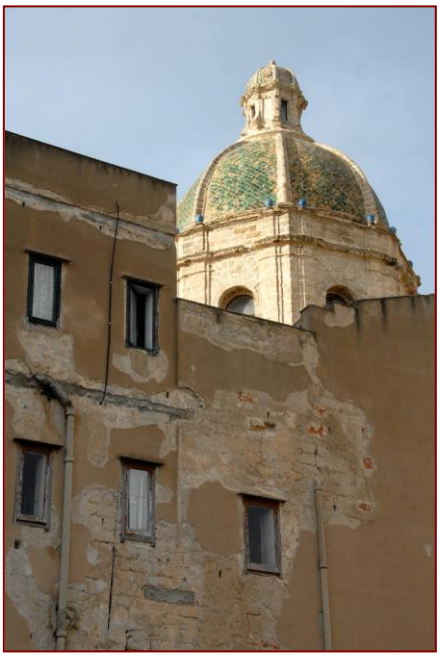
Capo Gallo ist ein eindrucksvoller Felsklotz. Das heißt, das eigentliche Kap ist ein vergleichsweise flacher Ausläufer. Die eindrucksvolle Kulisse wird durch einen monolithischen Felsen einige Hundert Meter dahinter ausgemacht. Man muß sich auf die

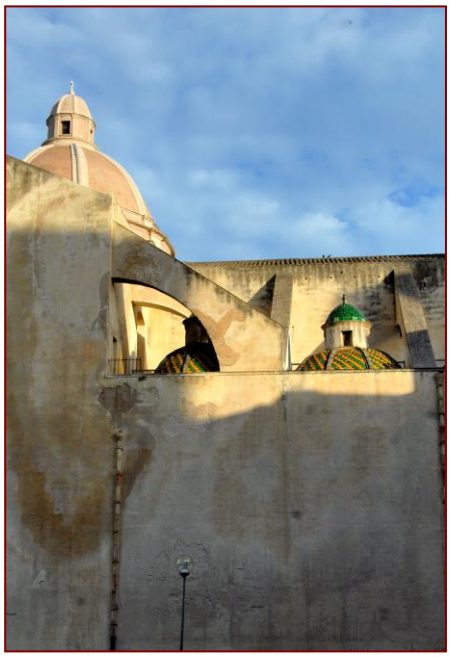
sizilianische Küste einlassen. Sie hat trotz ihrer scheinbar allgegenwärtigen Bebauung durchaus ihre Reize.

Der Wind kommt lange Zeit scheinbar aus 30° von steuerbord, was hoffen lässt, dass es später zum Segeln reicht. Doch schon einige Meilen vor *Capo San Vito*, der nordwestlichsten Huk Siziliens wird es deutlich, dass der Wind mit dem Verlauf der Küstenlinie mitdreht. Ich zetere und drohe den Windgöttern: Wehe, wenn uns der Wind nach Runden des Kaps entgegensteht. Die blöden Säcke sind unbeeindruckt. Natürlich dreht der Wind mir und steht uns entgegen. Glücklicher-weise raumt der Wind später doch und erlaubt wenigstens zeitweise ein Segeln. Hart am Wind, aber wir können es nutzen. Die Westküste ist mit ihren spektakulären Bergen und monolithischen, an der Küste verteilten Brocken sehr hübsch.

Trapani

Ich lese in der Reisebeschreibung von Sedlacek[4]. Er berichtet von seinen letzten Meilen auf See, als sich die sichere und gute Heimkehr abzeichnet. Das es ihn drängt, seine Reise abzuschließen, und dass er seine Vorstellung für sein zukünftiges Leben konkretisieren konnte. Unwillkürlich frage ich mich, warum ich so viel motore. Drängt es mich auch zu einem Abschluß? Ich habe eigentlich keine Lust, ständig den Motor zu nutzen, aber ich habe auch keine Lust und genau genommen auch keine Zeit, immer auf ideale Bedingungen zu warten. Ja, wenn ich noch ein Jahr mehr hätte, dann würde ich das Mittelmeer mit all seinen Stätten und Mirakeln ausgiebig besuchen. Aber so, es gibt viele Gründe, die mich „nach Hause“ drängen.





Erster Blick in die Gassen, scheinbar herrscht Alter und Verfall. Oder ist alles nur gewollte Patina? Ein falscher Eindruck, wie sich schnell zeigt.

Das Segelintermezzo dauert eine Stunde und zehn Minuten. Dann wird wieder motort. Haha. Der Wind ist weg. *Trapani* zeichnet sich immer klarer ab. Eine Stadt auf einer weit ins Meer reichenden Landzunge. Eine klare Häuserzeile markiert die Stadt gen Norden, überragt von zwei Kuppeln. C-Map scheint äußerst exakt, und so wähle ich den kürzesten Weg mitten durch die Untiefen unmittelbar westlich des Hafens. Irgendwie ist es ganz schön spannend, wenn die Entfernung zu den gischtumspülten Felsen auf Steinwurfbreite geschrumpft ist, und die elektronische Seekarte immer noch meint, es ist ausreichend Platz. Letztlich hat sie auch recht.

---

[4] Norbert Sedlacek: Im Grenzbereich des Möglichen – Als Einhandsegler um die Welt. Ullstein Verlag

Vorsichtshalber fahre ich dennoch mehr nach meinem Augeneindruck und vergleiche nur mit dem, was C-Map so sagt. Paßt alles gut zusammen. Weniger gut passt dann die Darstellung des Hafens an sich. Der Wellenbrecher ist verlängert und eine zusätzliche Barriere im Eingangsbereich errichtet worden. Beides fehlt auch im Revierführer. Dafür gibt es, quasi als Entschädigung, für die Yachties 15 bis 20 Muringtonnen.

Fast ein Klischeebild

Zwei Boote liegen bereits an den Tonnen, und ich ahne, wie die Leute an Bord nun heimlich hinter den Fenstern stehen. Scharf darauf, jemandem bei dessen verzweifelten Bemühungen zu beobachten (schadenfroh grinsend, wenn´s geht), die Tonne zu erhaschen und eine Leine durch das Befestigungsauge zu ziehen. Bei einem Einhandsegler steigern sich die Erwartungen ungemein stärker. Doch nicht mit mir! Seit ewigen Zeiten kommt daher der skandinavische Tonnengreifhaken zum Einsatz. Seltsamerweise habe ich ihn vor einigen Wochen aus seinem Verließ gepult. So ist er nun auf Anhieb greifbar. Und ziemlich auf Anhieb erwische ich unter den neugierigen Augen die angepeilte Muring. Und nachdem ich das Boot sogar durch zwei Leinen sichere, sieh da, beginnt auf einem der Boote Aktivität, und es wird auch eine zweite Leine ausgebracht. Der Fairnis und dem maritimen Anstand wegen rufe ich den Yacht Club, vor dessen Anlagen die Murings liegen. Keine Antwort. Die Franzosen von einem der Nachbarboote berichten, sie liegen schon seit Mittag hier, aber niemand habe sich um sie gekümmert. Vielleicht ist der Service ja umsonst. Weiß man´s?

Einer von zahllosen Palazzi

Ich bringe das Dingi zu Wasser und begebe mich an Land. Die Empfehlung eines heimischen Motorbootfahrers, wo ich das Dingi lassen kann, einfach so am öffentlichen Kai, ist nicht so doll. Zwar ist JUST DO-LITTLE später noch da, aber doch reichlich verschmutzt und voller Sonneblumenkerne und Pinienkernschalen. Da hat es sich irgendwer im Dingi gemütlich gemacht.

Trapani empfängt mich mit langgestreckten Häuserfronten, massigen Stützmauern, bei denen man sich fragt, was sie eigentlich mal gestützt haben, schmalen Straßen, engen Gassen. Die Häuser sind weitgehend älteren Datums. Viele geschlossene Tore, viele geschlossene Restaurants und Bars. Es ist noch zu früh am Tag. Viele Läden und Geschäfte machen zwischen halb eins und fünf Mittagspause. Bei der herrschenden Hitze durchaus verständlich. Einige Bars und jede Menge Cafés dagegen haben geöffnet. Man muß sich erst mal einfinden, in diese Stadt. Es gibt jede Menge zu entdecken, denn alles ist wunderbar in die alte Substanz integriert. Und es gibt keine große Werbung. Man muß wissen, wo man die

Der Schatten, das Alter, die Wärme, die Zeit, der liebe Gott und überhaupt …

gewünschten Dinge und Dienstleistungen finden kann. Bei genauem Hinschauen staune ich immer mehr. Was gibt es hier nicht für nette kleine Geschäfte. Schlicht und einfach, mehr noch edel und superedel. Dazwischen winzige Salumerias und Alimentarias, in denen man etwas Obst, Gemüse, Wurst und Käse und was man sonst noch so braucht, finden kann. In einen dieser Miniläden kehre ich ein. Die Chefin, die mit Mann und Nachbar vor dem Laden saß, entschuldigt sich. Im Laden sei es so warm. Die Kühltheken produzierten so viel Wärme. Da sei lieber vor der Tür. In der Kühltheke gibt es etwas Fleisch, zwei verschiedene Salami, ein prosciutto cotto und ein prosciutto crudo. Aus Parma selbstredend. Von den Käsen ist einer aus lokaler Produktion. Ich darf reichlich kosten. So kommt es, dass ich schließlich mit Käse, Parmaschinken und frischem Kümmelbrot und vino rosso versehen wieder an Bord zurückkehre. Statt wie geplant essen zu gehen, gibt es Brot, Schinken und Käse und frischen Wein.

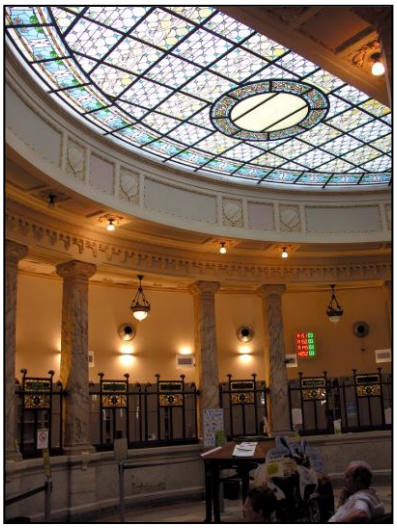
Post- und Telegrafenamt

Irgendwie schon Art Deco, doch auch noch etwas Art Nouveau

Auf dem Rückweg bin ich auf die Werftbetriebe gestoßen. Kann tatsächlich morgen kranen und das Unterwasserschiff reinigen lassen. Kostet allerdings mit 500 Euro einen sehr stolzen Preis. Daher bin ich lange unschlüssig. Soviel Dieselersparnis bringt ein sauberes Unterwasserschiff auf der Reststrecke gar nicht. Schließlich punktet die Überlegung, dass sich mit höherer Geschwindigkeit auch die Fahrzeiten deutlich reduzieren, das reisen mithin angenehmer wird. Und Ankes großzügige Bereitschaft, die Kosten ein wenig zu sponsoren, fördert auch meine Entschlußfreudigkeit.

Langeweile in schöner Umgebung

1.528 (Do. 09.07.09) *Mama mia!* Warum kann man denn nie ausschlafen? Wenige Minuten nach sechs schreckt mich heftiges Klopfen aus dem Schlaf. Kein unerwarteter Besuch, die Muringtonne dengelt gegen das Boot. Das kann doch nicht wahr sein. 10 Minuten später kehrt Ruhe ein, wir haben uns von der blöden Tonne entfernt, da etwas Wind aufgekommen ist. Nordwind. Perfekt für Tunesien. Aber ich bleibe jetzt hier. *Basta*. Kaum wieder eingedöst, schreckt mich ein überlauter Fischerdiesel aus dem Schlaf. Hornochse. Um halb sieben sage ich mir, dass ich eh keinen schlaf mehr finden werde, und stehe auf. Frühstück, Außenborder an Bord, Dingi an Bord, Motor an, los von der Boje. Punkt acht haben wir den Werftbetrieb erreicht. Und bis auf einen Angler ist niemand zu sehen. Der ist so freundlich und ruft die Belegschaft zusammen. Habe großes Glück bei der Einfahrt in die Gasse zum Travellift. Die ist nur unwesentlich breiter als JUST DO IT. Aber der im Moment recht frische Wind kooperiert und kommt genau von achtern. So habe ich glücklicherweise nur mit dem Radeffekt zu kämpfen. Nach einigen Korrekturen ist das Liftbecken erreicht. Der Rest ist Handarbeit. Die Belegschaft der Werft ist ruhig und professionell. Wenige Minuten später liegt JUST DO IT sicher vertäut und die Gurte werden ausgebracht. An Land wirkt der Bewuchs gar nicht so dramatisch, aber die Wirkung ist schlimm genug.


Schalterhalle

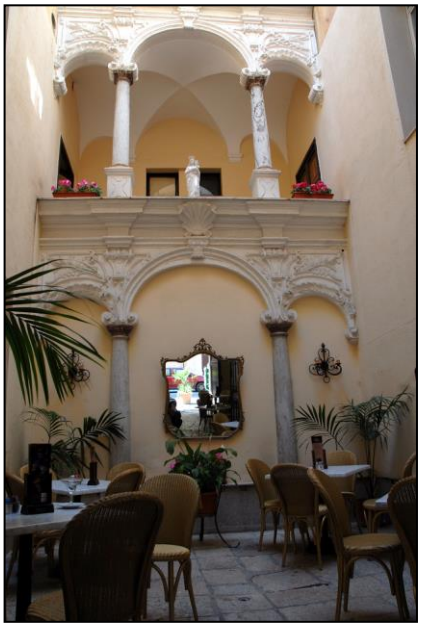
Für mich ist es ungewohnt, bei der Arbeit tatenlos zuzuschauen. Ich versuche es zumindest und halte mich zeitweise vom Boot fern. Aber so richtig klappt es nicht. Sehr zum Leidwesen der Arbeiter. Ich fange an, die Seepocken am Propeller und drumrum zu beseitigen und den Propeller so glatt und sauber wie möglich zu machen. Und ab und zu weise ich die Jungs auf ein paar

Links: Die kleine *Trattoria*

Stellen, hin, die noch etwas Nacharbeit benötigen. Der Chefe tut das auch von sich aus, was mich freut, die Jungs eher nervt. Jaja. Gegen elf kann das Boot wieder ins Wasser. Ich nutze den zugesagten im Preis inbegriffenen Liegetag. Das ermöglicht mir einen unkomplizierten Landgang für die kleinen, aber notwendigen Einkäufe. Die Werft hat auch eine Waschmaschine. Die ist zwar nicht richtig geerdet, aber die kleinen Stromschläge überlebe ich doch. Dafür kann ich eine erste Wäschefuhre waschen. Das dauert allerdings unendlich. Bestimmt viermal stehe ich vor der Maschine und ziehe wieder unverrichteter Dinge ab. Na, was lange währt sollte dann ja auch gut und sauber werden. Wir werden sehen. Wie ich später dann auch sehe, so doll ist das Ergebnis nicht. Andererseits muß ich auch zugeben, dass so manche T-Shirts und Hemden und Handtücher bestenfalls nur noch eine Zukunft als Putzlumpen erwarten können.

Fast direkt vor der Werft ein Ducati-Händler. Leider entsprechen die angebotenen Kisten nicht so ganz meiner Vorstellung. Alles reine Café-Racer. Wer weiß, zu was für Fehltritten ich sonst fähig gewesen wäre. Außerdem hab ich keine Zeit, mir das Angebot lange anzuschauen, denn ich brauche Bargeld, um die Werft zu bezahlen. Und das scheint sich schwierig zu gestalten. Jeder Automat behauptet angesichts meiner Anforderung, dass Konto sei leer. Was nicht sein kann, da ich die Kreditkarte benutze, und die spuckt das Geld zunächst einmal kontounabhängig aus. Bis ich dahinter komme, dass die dummen Dinger alle ein Limit haben. So muß ich den gewünschten Betrag schlicht halbieren und schon geht's. Und natürlich zweimal Gebühren zahlen. Wahrscheinlich ist das eine Erfindung der Banken, um die Einnahmen zu erhöhen.

Auf dem Weg finde ich eine kleine Trattoria, die ein Mittagsmenü für 12 Euro einschließlich Getränk bietet. Da kann ich mal testen. *Trapani* ist in gewissem Maße arabisch beeinflusst. So gibt es als Reminiszens an die Mauren öfter Cuscus-Gerichte. Das kann ich als ersten Gang auch haben. *Cuscus di pesche*. Na ja. Ein Miniaturpulpo, kaum größer als die beiden hinzugefügten (ausgelösten) Miesmuscheln krönen den Hartgries-Haufen. Die Cuscusmasse ist mit einer Fischsuppe versetzt, was dem Ganzen einen fischigen Geschmack gibt. Mal ganz nett, aber nicht so die kulinarische Offenbarung. Die Scaloppine mit Brot-Masala-Sauce sind da schon besser. Aber ich will nicht meckern. Alles in allem ist es ok, und der extra zu begleichende Wein (*un quarto*) und der Espresso für jeweils 1 Euro sind unerwartet günstig.



Innenansichten: links der Innenhof eines *Bed & Breakfast*-Etablissements, rechts einer *Gelateria artesanal*

Nach einem Nachmittagsintermezzo auf der Werft und erneuten Einkäufen, ziehe ich am frühen Abend durch die Stadt. Je länger ich durch die Straßen streune, desto mehr begeistert sie mich. Ein fantastisches Post- und Telegrafenamt im Stil des Art Deco, jede Menge Palazzi, manche mit aufwendiger Fassade, manche ganz schlicht und zurückhaltend. Kirchen nicht weniger eindrucksvoll. Und alles lebt mit den interessantesten Geschäften. In so manchen alten Palazzo sind ganz behutsam die

Möglichkeiten einer zeitgemäßen Nutzung integriert. Nicht schlecht, was die Bürger der Stadt hier leisten. Auch ein Blick in den einen oder anderen Innenhof zu werfen lohnt sich. Altes urbanes Sizilien pur.

Eine kleine Kirche erweckt meine Aufmerksamkeit. *Fulget cruci mysterium.* Eine Ausstellung über das Kreuz als Metapher des Leidens. Bin von den Kunstwerken, die aus den verschiedensten Ländern der Welt stammen schwer beeindruckt. Die auf einem Tisch ausliegenden Kataloge verlocken zu weiteren Museumsbesuchen. Da hat *Trapani* einiges zu bieten.

Das nördliche Ufer der Stadt unterscheidet sich völlig vom südlichen. Letzteres beherbergt den Hafen und folgerichtig offen ist die Stadt gegenüber dem (ehemals) wirtschaftlichen Lebensquell gestaltet. Die Nordseite dagegen ist eine fast geschlossene Anlage. Haus sitzt an Haus, wie eine geschlossene Mauer. Auch Neubauten wurden, wenn auch häufig schmucklos und schlicht, in den Proportionen und Formen passend eingefügt.

Adrian Paci – „Home to go“ Fotografie auf Aluminium, 2001, Sammlung DiART (aus der Austellung Fulget cruci mysterium)

Links: Yuko Tzukamoto – „Inverno nascoto“, Mischtechnik auf 5 Modulen, 2001, Sammlung DiART (aus der Austellung Fulget cruci mysterium)

Im Restaurant der Ai Lumi einer gleichnamigen Bed + Breakfast Herberge strande ich schließlich zwecks Abendessen. Erst wollte ich ja eins der touristischen Sonderangebote nutzen, aber das ausgewählte Restaurant war für mich ganz unerwartet in kürzester Zeit völlig belegt. Die touristische Kundschaft hält sich nicht an die Gepflogenheit der Italiener, erst spät essen zu gehen. Kein Platz mehr für mich. Nun, meine Edel-Trattoria war kulinarisch ein Glücksgriff. Und da meine Ausgaben heute wegen der Werftrechnung eh schon astronomisch sind, kommt es auf ein paar Euro mehr auch nicht an.
Das Menü muß ich einfach erwähnen, weil es ausgezeichnete italienische, besser sizilianische Küche repräsentiert.

Antipasti: Tomaten mit Büffelmozarella und Ruccola. Dazu ein recht guter Balsamico und ein noch besseres Olivenöl. Riecht wahrhaft fruchtig. Und der Büffelmozarella ist gut. Allein schon die leicht schichtige Konsistenz. Und dann das Aroma ...
Primeri plati: Cassatelle (eine Art Mega-Ravioli) mit Ricotta-Füllung in einer Fischsuppe. Ein Gedicht. Der Teig zart und ein Hauch al dente, mit einer geradezu cremigen Käsefüllung. In einer hoch aromatischen Fischsuppe, von der ich gerne noch zwei Schüsseln pur genommen hätte.
Segunda plati: Tagesfrischer Fisch. Red Mullet gegrillt. Kleiner Schönheitsfehler: gleich die erste Gräte sitzt im Zahnfleisch, aber so richtig. Den Fisch muß ich bei Gelegenheit noch mal probieren, da ich mir über sein Aroma nicht recht schlüssig werden konnte. Leider hab ich mir die italienische Bezeichnung des Fisches nicht richtig gemerkt. Daher bin ich nicht sicher, ob es sich um eine Rote Meerbarbe, oder den Verwandten, eine Streifenbarbe gehandelt hat. Die intensive Rotfärbung, für die diese Art schon im Altertum berühmt war, spricht eher für letztere (*Mullus surmuletus*), zumal sie mir heute eben auch gegrillt empfohlen wurde, was man bei der Roten Meerbarbe eigentlich nicht so empfehlen sollte.
Dazu wurde mir ein „guter Weißwein“, glasweise, „zu einem günstigen Preis“ geboten. Gut war er zweifellos, günstig, nun ja, und ausgezeichnetes Wasser gab´s.
Dessert: Tiramisu con limon. Eine ungewöhnliche Kreation, aber durchaus einen Versuch wert. Erstaunlicherweise ist sie so leicht, dass ich die unerwartete Riesenportion tatsächlich vertilgen kann. Begleitet natürlich von einem Espresso.

Bei meinem Verzehr wäre ja nun eine kleine Aufmerksamkeit des Hauses an der Zeit, schon um mich auf den Rechnungsschock einzustimmen. Doch siehe, die Rechnung ist erheblich günstiger als erwartet. Da gebe ich gerne ein großzügiges Trinkgeld, zumal mir doch aufgefallen ist, dass sie die Fische vergessen haben. Oder gab es die umsonst, als kleine Aufmerksamkeit des Hauses?

Zwei Beispiele der vielfältigen Sakralarchitektur in *Trapani.* Unten die Chiesa di Santa Maria del Soccorso in typischem sizilianischen Barockdekor.

1.529 (Fr. 10.07.09) Stehe schon wieder so früh auf. Heute will ich noch schnell eine Trommel Wäsche in die Maschine stecken, bevor ich die Werft verlassen muß. Um sieben Uhr fünfzehn stecke ich die Ladung also rein, und zwei Stunden später trudelt sie immer noch fröhlich vor sich hin. Wenn die Wäsche nach der Zeit wenigstens *picobello* sauber wäre. Aber nein. Aber ich muß schon zugeben, so manche Verfärbung und mancher Uraltdreck ist wohl nicht mehr entfernbar. Was Dutzende und Aberdutzende dieser erbärmlichen amerikanischen Rührmaschinen in Jahren nicht rausgewaschen haben, dass kann eine anständige europäische Maschine nicht einfach so wieder hinkriegen. Ich wird mal Tante Tilly fragen. Schließlich ist die Maschine doch fertig. Beim Rausholen bekomme ich wieder einen elektrischen Schlag. Mit der Erdung hat sich hier keiner beschäftigt. Die Maschine hängt an einem zweiphasigen Kabel, ohne Erde. Egal. Schnell den Wäschesack an Bord geworfen, Motor an, Leinen los. Bin denn auch gleich sehr erfreut. Schon mit der Leerlaufdrehzahl schwingt sich JUST DO IT zu deutlich über 3,5 kn auf. Bei 2.000 Umdrehungen erreichen wir schon klar über sechs Knoten, und noch mal 10% draufgelegt, das ist die Drehzahl, die ich in letzter Zeit ständig benutzen musste, um halbwegs vorwärts zu kommen, da erreichen wir im ruhigen Hafenwasser schon 7,0 Knoten. In Worten: Sieben Komma Null Das sind doch schon anständige Zahlen! Wenige Minuten nach zehn hänge ich wieder an einer der Bojen vor dem Yachtclub.

Nach diversen Aufklararbeiten, einem einfachen Tomatensalat mit Käse als Mittagessen, er wird wiederholt, weil er gestern so lecker war, und einem Verdauungsschläfchen, begebe ich mich erneut in die Stadt. *Trapani* hat es mir einfach angetan. Stundenlang kann ich durch die Straßen und Gassen streichen. Heute zieht es mich in einige Kirchen. Und im Vorbeigehen in den tollen Innenhof einer kleinen Gelateria. Leider machen die gerade *siesta*, sonst hätte ich gerne eine ihrer Kreationen ausprobiert. Dann suche ich natürlich noch das Post- und Telegrafenamt auf. Und tatsächlich, es ist innen noch genauso stilecht erhalten, wie außen. Nur die ganze moderne Werbepräsentation für die angebotenen Produkte stört ein wenig. Wenn ich hier leben würde, müsste ich schon allein jede Menge Briefe schreiben, um regelmäßig dieses tolle Gebäude aufsuchen zu können.

Antonio Pennisi – „Istitutione dell´Eucaristia" - Öl auf Leinwand, 1776. Interessant ist das Tierchen auf der Platte: ein Spanferkel. Das wird so kaum möglich gewesen sein, denn Jesus war Jude, und Juden ist bekanntlich der Verzehr von Schweinefleisch versagt. Oder sollte es sich um ein Meerschwein handeln? Und der peruanische Inka-Künstler hatte doch Recht? Auffallend auch, die negative, ja fast dämonisch Judas-Darstellung. (Aus der Ausstellung Jesus Hominum Salvator)

Ich besuche auch die Partner-Ausstellung zu der, die ich gestern angesehen habe. *Jesus Hominum Salvator*. War die erste modernen Interpretationen vorbehalten, so zeigt diese den Lebensweg Jesu anhand ausgewählter Kunstwerke aus den historischen Beständen der Kirchen Trapanis. Nicht uninteressant, aber ich muß zugeben, beim Vergleich der beiden Ausstellungen: die Moderne hat für mich doch einen größeren Reiz.

Obst- und Gemüse vom fahrenden Kleinhändler

Ganz überraschend stolpere ich über die Touristeninformation. Bin mindestens schon dreimal daran vorbeigelaufen. Da ich morgen abfahren will, nutzt sie mir nicht viel, außer vielleicht ... Ich erstehe prompt zwei Bücher. „Was Sie, als Tourist, schon immer über die Mafia wissen wollten“, und ein sizilianisches Kochbuch. Nun, nun werde ich also Bescheid wissen.

09.07. – 10.07.09
Trapani Muringfeld – Werft und zurück = 3,0 sm

11.07.09
Trapani – Cala Freddo / Levanzo
14,5 sm (37.907,1 sm)
Wind: N4
Liegeplatz: vor Anker

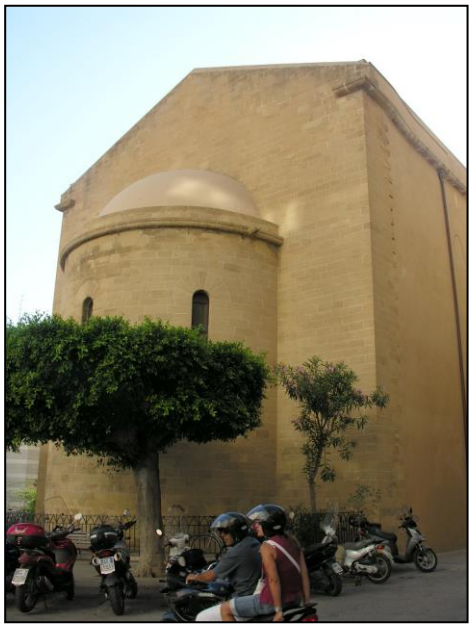
Was wäre Italien, was wäre *Trapani* ohne *gelato*? Undenkbar. Und genauso undenkbar, dass ich da nicht schwach würde. Muß mich schon zusammenreißen, nicht von dem heimischen Marzipan zu kaufen. Aber auf Eis verzichten geht nun wirklich nicht. Ansonsten: nach meinem exzessiven aushäusigen Mahl ist heute wieder Essen an Bord angesagt. Und ein ruhiger Abend.

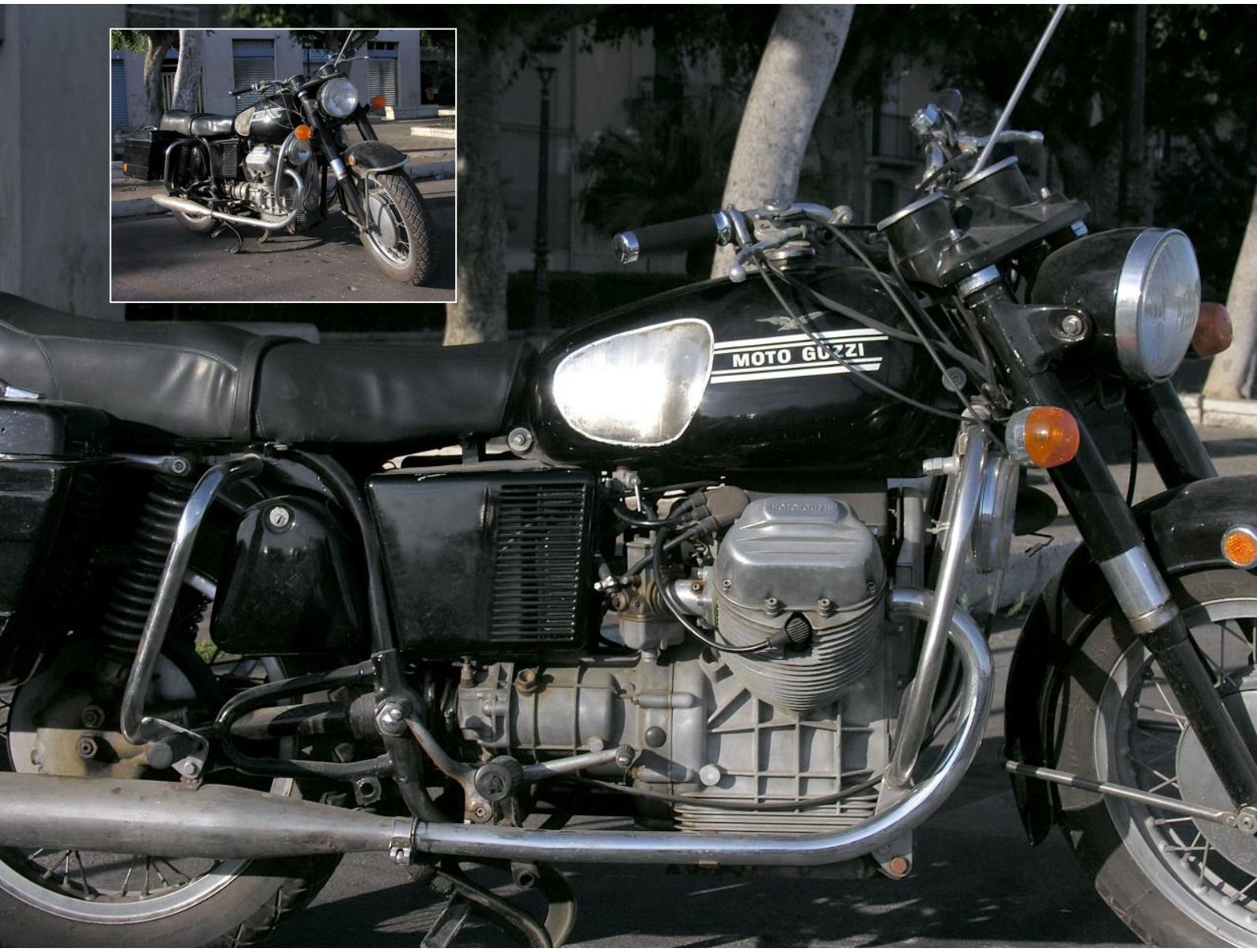
Bella Italia: gelati

1.530 (Sa. 11.07.09) Vormittags eile ich noch einmal in die Stadt. In einer der kleinen Sportbootmarinas kann ich wunderbar und beaufsichtigt das Dingi zurücklassen. Hauptaktivität: Besuch eines Internet-Cafés. Will einen aktuellen Reisebericht loswerden, das Wetter checken und nachfragen, ob ich gestern einen Memory-Stick vergessen habe. Habe ich. Und bekomme ihn prompt wieder. Das Wetter sieht ab morgen auch ganz schön aus. Anfangs schwache Winde und dann soll es anhaltenden Ostwind geben. Das wär doch was.

Gegen Mittag breche ich auf. Will schon ein paar Meilen gut machen. Die Ägidischen Inseln sind das Ziel. Kann die südlichste Insel, *Favignana* mit dem herrschenden Wind noch gut anliegen. Es segelt sich wieder herrlich. Konstant 6,5 bis 7,5 Knoten, in Spitzen deutlich über 8, bei einem Kurs von 60° zum scheinbaren Wind von 12-14 kn. Das sind doch mal wieder annehmbare Zahlen. Nach entsprechend kurzer Zeit haben wir den in der *Cala Principale gelegenen* Hafen der Insel erreicht. Aber dort gefällt es mir überhaupt nicht. In die Marina will ich nicht gehen, und der Ankerplatz ist bei dem herrschenden Wind aus nördlichen Richtungen sichtbar unbequem. Ich mache auf dem Absatz kehrt und gehe drei Meilen nach Norden. Ein kleiner Test wie gut wir nun gegen den Wind anbolzen können. Sehr gut! Da lacht des Skippers Herz. Nach kurzer Zeit ist *Levanzo* erreicht, und der Anker fällt in der *Cala Fredda*. Und hält nicht. Also wieder hoch mit dem Ding. Als er zum Vorschein kommt, ist er völlig verschwunden in einem dicken Büschel Seegras. Weg damit, neuer Versuch an anderer Stelle. Wieder kein Erfolg. Anker voller Seegras. Erst beim dritten Anlauf nach langem Kreiseln und Suchen nach einem gut erscheinenden Fleck klappt es endlich.

Bella Sizilia: frutta di martorana
(auf Deutsch: Marzipan)


Markenzeichen:
Kirche und Scooter



Bella macchina – ja, damals, als Motorräder noch für echte Kerle gebaut wurden: 750 ccm aus einem ehemaligen Stationärmotor geschmiedet, mit, wenn ich mich recht erinnere, gerade mal 45 PS, Hochschulterfelgen, Trommelbremsen (von Brembo) vorn und hinten, Schaltwippe rechts (!), und einer noch richtigen Zündung ohne Elektronik. Mit Kontakten, die einen bei Regen schon mal im Stich ließen. Aaaah! Welch ein Gegenstand der Liebe und Leidenschaft: Eine Moto Guzzi 750 vom Ende der 60er-, Anfang der 70er-Jahre.

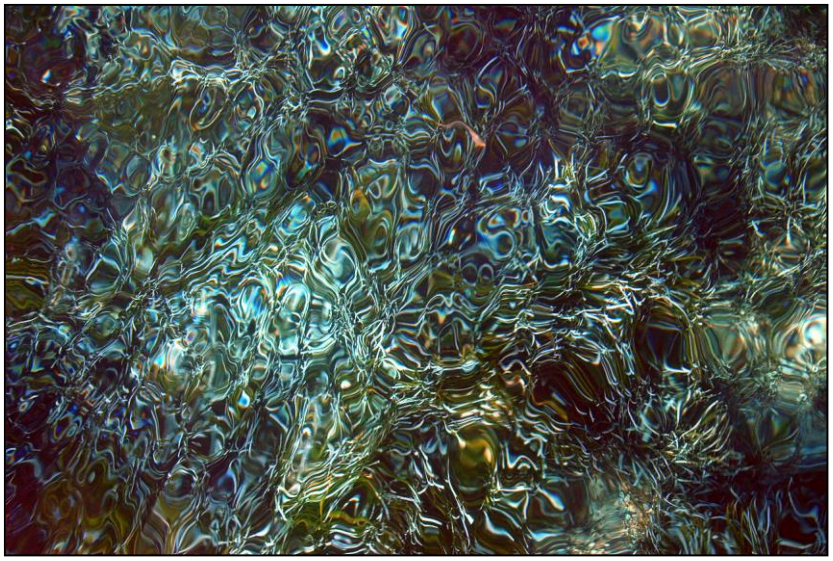
Am Abend wird mein bis dato ruhiger Platz plötzlich schwellig. Also ankere ich noch einmal um. Die meisten Tagesankerlieger sind verschwunden und haben so den langersehnten Platz im Scheitel der Bucht geschaffen. Ich verhole mich so tief wie möglich hinein. In dem glasklaren und ruhigen Wasser lässt sich der Untergrund wunderbar sehen. So kann ich den Anker zielgenau in einen kleinen Sandfleck setzen. Er hält auf Anhieb. So soll´s sein.

Spät in der Nacht sitze ich noch mal im Cockpit. Auf den anderen Booten ist bereits Ruhe eingekehrt. Nur die Ankerlichter leuchten friedlich und leise schwankend vor sich hin. Mit einem Glas Wein in der Hand betrachte den Nachthimmel. Der abnehmende Mond, Cassiopeia, Skorpion, der ganze Sternenhimmel. In letzter Zeit mache ich das besonders gerne. So viel Gelegenheiten für solch müßige Stunden werde ich bald nicht mehr haben.

12.07. – 13.07.09
Cala Fredda – Cala Malfatano, Ostbucht / Sardinien
128,9 sm (38.036,0 sm)
Wind: uml. 1, ENE 2-4, E 2-6
Liegeplatz: vor Anker

1.531 (So. 12.07.09) Diese Mücken lassen mich nicht den gewünschten Schlaf finden. Mehrfach wache ich von diesem jeden Schlummer durchdringenden Anfluggeräusch auf. Ein paar erlege ich, aber es bleiben immer noch ein oder zwei, die mich weiter nerven. Wie soll man da ausgeruht auf Fahrt gehen? So gebe ich letztlich auf und rutsche um 06:30 aus der Koje. Während das Kaffeewasser kocht, hole ich das Dingi an Deck und zerlege es. Dann ein gemütliches Frühstück, um diese frühe Stunde fällt es gar nicht so üppig aus, und noch ein in Andacht im Cockpit genossener Kaffee. Auf allen Booten herrscht Ruh. Nur auf dem Katamaran hinter mir ist man ebenfalls aktiv. Wenige Minuten vor mir rasselt dort die Ankerkette. Sieht so aus, als ob sie nach

Sardinien gehen. Ich gönne mir ein paar Minuten und betrachte noch mal ausgiebig das klare Wasser, die Seegrasbestände und JUST DO IT´s Anker. Im spiegelglatten Wasser ist alles wunderbar zu sehen. Kaum habe ich allerdings die Kamera rausgeholt, um diese Eindrücke auf den Speicherchip zu bannen, kommt Wind auf und zerstört das klare Bild, kreiiert seine eigenen Muster.



Man fotografiere Seegras durch die leicht bewegte Wellenoberfläche, und fertig ist ein abstraktes Werk

Ruhig gleite dann auch ich aus der friedlichen Bucht. Die Morgensonne strahlt die Handvoll Häuser an. Viel gibt es hier nicht. Man könnte glauben, hier lebt es sich fast noch wie in vergangener Zeit.

Außerhalb der Bucht herrscht kaum Wind. Irgendwie eine 1 in Beaufort. Die Richtung lässt sich kaum feststellen, da das Boot in seiner seltsam hohen und steilen Dünung rollt. Da kreiselt der Windanzeiger nur um sich selbst. Da trage ich eben umlaufend 1 ins Logbuch ein. Erst als wir deutlich tieferes Wasser erreicht haben, beruhigt sich die Dünung etwas. Zeitweise gibt es dazu einen erstaunlichen Gegenstrom. Gut, dass das Unterwasserschiff geputzt ist. Ich würde sonst die Krise kriegen.

Was mich veranlasst, die Angelsehne abzuspulen, kann ich gar nicht mehr sagen. Ich achte diesmal ziemlich genau drauf, nur knapp über 40 m Sehne rauszulassen. Irgendwer hat mir mal erzählt, das wäre die ideale Länge zum Schleppangeln. Die Fische würden durch das Boot angelockt und ihm neugierig folgen, und in dieser nicht allzu großen Entfernung wäre die Anbißwahrscheinlichkeit daher sehr hoch. Gebe man deutlich mehr, dann befände sich der Köder außerhalb des „Attraktivitätsradius“. Ich bin etwas skeptisch, da mein Gummisquid etwas leicht ist und ich befürchte, er flutscht nur an der Oberfläche statt in das Wasser einzutauchen. Der Köder badet noch keine 15 Minuten (!), da ratscht es. Ein Anbiß. Nicht zu glauben. Zu einer Tageszeit (10:20), die nicht gerade ideal zum Angeln ist. Der Fisch zieht sogar recht ordentlich. Vorsichtig und bei reduzierter Geschwindigkeit hole ich ihn ran. Ein kleiner Thun. Gaffen oder nicht? Sieht eigentlich nicht so groß aus. Ich hole mir Handschuhe, sichere noch schnell das Cockpit (Luke zur Hundekoje zu usw.) und hebe den Fisch vorsichtig an Bord. Ein schneller Stich mit dem bereitliegenden Messer. Gut getroffen, mitten ins Herz, das Blut spritzt nur so. Schöne Sauerei.

Das Dorf auf *Levanto*

Prima Fang

Nun schau ich mir den Genossen mal genauer an. Eine Bänderung am Rücken vom Kopf bis etwa zur Rückenflosse, silbrige Flanken, ein schwaches Punktmuster an der vorderen Bauchhälfte, ausgesprochen kurze Flossen. Ein sogenannter Unechter Bonito (*Auxis rochei*). Nach meinem schlauen Buch ein sehr hochwertiger Speise-Thun. Er hat mit etwa 55 cm Länge eine gute Größe für mich. Die Art erreicht eine Maximalgröße von einem Meter, aber die Masse der Fische bleibt deutlich unter achtzig Zentimeter. Als ich das Tier ausnehme stelle ich fest, ein Weibchen. Das gibt mir jedes Mal einen Stich. Irgendwie bringe ich doch lieber männliche Tiere um. Im Bauch sind zwei dicke

Rogenstränge. Die hätten natürlich noch gut abgelaicht werden können. Nur wie soll man das im Vorhinein feststellen? Andererseits, in *Trapani* habe ich gerade ein sehr gutes sizilianisches Kochbuch erstanden. Jede Menge gut klingender und oft einfach zuzubereitender Rezepte. Darunter auch Spaghetti mit Thunfischrogen! Ein Wink des Schicksals. Ein Teil des Fisches wandert mittags als peruanisches Saudadito in die Pfanne. Abends folgt die Hälfte der aus *Trapani* mitgenommenen Ein-Meter-Bratwurst. Die Fischrogenspaghetti gibt es morgen.

Mittägliches Saudadito im Cockpit

Später stelle ich mal wieder fest, dass das Schiff eine Binnenwäsche gut vertragen könnte. Seit ich nicht mehr in so staubiger Umgebung segele, wische ich weitaus seltener. An sich ja logisch. Aber irgendwie bleibt das dann länger aus, als nötig. Mich selber sollte ich vielleicht auch mal wieder wischen, äh, duschen.

Vollzeug und vor platt vorm Laken

1.532 (Mo. 13.07.09) Komme ganz gut in den schon lange nicht praktizierten Wach- und Schlafrhythmus. Lege mich bereits in der Dämmerung ein paar Mal hin. Und staune dann jedes Mal, wie viel Restlicht es nach dem nächsten Schlafintervall noch immer gibt. Der Sonnenuntergang gestern war übrigens blendend hell. So was hab ich bisher ganz selten gesehen. Kaum Dunst in der Luft, und daher eine Intensität des Sonnenlichtes, dass man selbst als sie schon zu zwei Dritteln hinter der Kimm versunken war, noch immer nicht direkt in ihre leuchtende Restscheibe schauen konnte. Einen grünen Blitz habe ich trotzdem nicht gesehen. Mittlerweile bin ich überzeugt, der grüne Blitz ist ein Phantasiegespinst, gemacht für Leichtgläubige.

In der Nacht ist es recht ruhig. Ein Fischer, ein Frachter. Am frühen Morgen ein Segelboot, dann mehrere Fischer. Alle weit weg. Der Wind versucht es mit ein paar Antäuschungen. Erst beim dritten Versuch können wir wirklich segeln. Beim ersten hab ich das Groß bereits gesetzt, aber nach wenigen Minuten durfte der Benz wieder ran. Und kaum, dass wir ohne Motorhilfe und nur unter Groß, weil der Wind von hinten kommt und ich damit rechne sowieso in Kürze schiften zu müssen, also, kaum dass wir nur unter Groß segeln, da baut sich ein Gegenstrom auf, der zeitweise fast 1,5 Knoten erreicht. Bloß gut, dass ich das Unterwasserschiff gereinigt habe, sonst würde ich jetzt platzen. Glücklicherweise geht das vorbei, und zeitweise schiebt es sogar. Wenigstens so ein ganz kleines Bisschen. Seltsamerweise und anders als prognostiziert schralt der Wind sogar. Ich setze die Genua. Jetzt geht es zeitweise richtig flott ab. Nur, dann wird es sogar für die Genua zuviel. Außerdem raumt der Wind wieder. Nach vierzig (40!) Minuten Einsatz rolle ich sie wieder ein. Und der Gegenstrom meldet sich auch wieder. Mittlerweile ist Sardinien in Sicht. Die Insel hat ihre Existenz schon lange durch scheinbar am Horizont feststehende Wolken angezeigt.

Haben viel zu leisten: Rollen, Schoten und Fallen

Auf den letzten Kabellängen vor der Bucht, die ich mir ausgeguckt habe, meint der Wind es plötzlich besonders gut. Oder ist das etwa anders gemeint. Es bläst plötzlich richtig flott. Ich segle in den erhofften Landschutz, laß das Boot in den Wind schießen und das Groß fallen. Irgendwie kommt es nicht richtig, und dann merke ich, der Großbaum ist blockiert und schwingt nicht frei aus. Wieso das denn? Und, große Verblüffung, die Großschot hat sich um die an der Backbordreling gehalterte Mann-über-Bord-Boje gewickelt und irgendwie verklemmt. Ich bekomme sie auch anfangs nicht ansatzweise los. So wird das Auftuchen des Segels etwas abenteuerlich, und das Ergebnis sieht entsprechend aus. In der damit verbundenen anfänglichen Hektik stoße ich mir Knöchel und Finger. Klar, heute ist der Dreizehnte. Nachdem das Segel gebändigt ist und der Autopilot wieder die Steueraufgabe übernimmt, kann ich die blöde Schot klarieren. Dann eiere ich durch das unerwartet große Feld der Ankerlieger. Glücklicherweise ist der Grund viel besser, als im guide beschrieben. Purer Sand, keinerlei Seegras und Kraut. So fällt der Anker und sitzt auf Anhieb. Was ich mir bei den unangenehmen Böen auch wirklich so erhoffe.

Sardinien

Wieso ist das hier so voll?

Nachdem es mittags noch einmal eine Saudadito-Auflage gab, teste ich am Abend mal die sizilianische Variante Spaghetti mit Thunfischrogen. Der Selbstversuch ist noch nicht ganz überzeugend. Vom Ansatz her gut, aber da fehlt noch etwas Feinarbeit.

1.533 (Di. 14.07.09) Wieder kein guter Schlaf. Waren es die Tage vorher aufdringliche Mückenbesuche, letzte Nacht die unabdingbaren Nachtwachen, so war es heute der Wind. Eine erste Nacht vor Anker bei starkem Wind ist stets eine nervenaufreibende Sache. Jedenfalls für mich. Das Rauschen und Heulen des Windes im Rigg ändert sich plötzlich, wird stärker, neue Geräusche gesellen sich dazu, zum Beispiel das bei hohen Drehzahlen vernehmliche leichte Zischen des Windgenerators, das gelegentliche Einrucken des Bootes in die Ankerleine, eine überraschende Krängung des Bootes, mal nach backbord, mal nach steuerbord, das Knacken der Leinen der Kettenkralle. Eine Sinfonie, bei der man (ich) wahrhaft keinen Schlaf findet. Na, um fünf soll das Schlimmste vorbei sein. Laut *gribfiles*. Dann werde ich abhauen.

Es ist neun Uhr zwanzig. Der Wind hier, auf dem „geschützten“ Ankerplatz erreicht konstant 6 bis 7 Windstärken, in Böen weht es acht. Das sind dann schon mal 34 oder 36 Knoten auf der Anzeige. Gegen Mittag ist es nicht anders. Ob ich das im Urin hatte? Die *gribfiles* von heute morgen 06:00 UTC sagen für 14:00 Ortszeit mal gerade 14 bis 15 Knoten Wind an.

Um 15:30 hat sich nichts geändert. Es weht unverändert. Nur der Ankerplatz ist voller geworden. Ein Segler der nur unter zweifach gerefftem Groß einläuft macht deutlich, dass es draußen wohl kaum ruhiger ist. Dann ist da noch eine Motoryacht gekommen. PELORUS. Schlappe 116 m lang, 14 m breit. Auf dem Bug, mit dem Heck in den Wind gedreht, ein winziger Hubschrauber. Blick durchs Fernglas: gar nicht so winzig, der Hubschrauber. Der reicht mal locker für sechs Personen. Solche Dimensionen verzerren eben die Wahrnehmung. Der Skipper könnte doch die andern Ankerlieger mal zum Umtrunk einladen. Da würde er interessante Leute kennen lernen, wie sonst selten. Trotz des Windes ist es unangenehm warm. Mir ist fast leicht schwindelig. Müde bin ich auch. Nach einem kurzen Mittagsschlaf bereite ich mir einen Capuccino und setze mich ins Cockpit. Flatsch klebt der Schaum auf meiner Brust. Einfach aus der Tasse geweht.

Per mail erreichen mich Neuigkeiten: Dietrich will von *Mallorca* nach *Alvor* mitsegeln. Und möglicherweise ergibt sich eine Tätigkeit als beratender Ingenieur. Das würde mich sehr freuen, denn das („mein“) Büro läuft zur Zeit nicht gerade auf vollen Touren. Scheint so, als ob das normale Leben die Krallen nach mir ausstreckt.

Viel Wind auf dem Ankerplatz, die Yacht hinter mir legt sich gerade weg!

1.534 (Mi. 15.07.09) Kurz vor fünf Uhr morgens, der Wecker ist auf genau fünf gestellt, wecken mich heftige Böen. Das gibt es doch nicht. Ein Blick auf die Instrumente zeigt immer noch Wind von über 25 Knoten. Ganz etwas anderes als die Vorhersage. Ich stelle den Wecker auf sechs und lege mich wieder hin. So langsam habe ich den Eindruck, dass die Bucht zwar scheinbar vor Ostwinden schützt, aber im Grunde liegt man so ungünstig, dass der Wind durch die Topographie beschleunigt viel heftiger über die Ankerlieger herfällt, als er wirklich bläst. Der einzige Hinweis, dass es draußen doch ungemütlich ist, sind die vielen in den letzten 24 Stunden hinzugekommenen Ankerlieger. Es ist richtig eng geworden.

15.07. – 17.07.09
Cala Malfatano – Las Illetas / Mallorca
303,6 sm (38.339,6 sm)
Wind: E 1-5, ENE 2-4, NNE 2-3, SW 2, S 2, SSE 3-4, NW 2, uml. 1
Liegeplatz: vor Anker

Um sieben ist es mir dann egal. Der Wind soll machen, was er will, ich haue ab. Das Ankermanöver dauert ewig, da ich die Kette gegen den Winddruck nur stückchenweise hochholen kann. Mehrmals schiebe ich JUST DO IT mit der Maschine etwas vor, um Kette und Ankerwinsch zu entlasten, dann schnell aufs Vordeck gespurtet und ein paar Umdrehungen rein mit der Kette, bevor der Wind das zurücktreibende Boot quer stellt und der Zugwinkel der Kette an der Bugrolle zu ungünstig wird. Schließlich kommt der Moment, an dem sich der Anker vom Grund löst. Sofort begibt sich JUST DO IT auf Drift. Mit einem Auge auf die anderen Ankerlieger hole ich noch so viel Kette ein, wie es geht, dann schnell ans Steuer und aus dem Ankerfeld motort. Nun, mit Platz um zu treiben, kann ich den Rest Kette einholen, den Anker sicher in seinem Beschlag arretieren, und das Groß setzen. Und schon geht es mit rascher Fahrt los, Platt vorm Laken. Der Wind bläst beständig mit 5 Beaufort, in den Böen erreicht er sechs. Nach einigen Meilen finde ich den Eindruck bestätigt, die Verhältnisse in der Bucht sind unwirtlicher als draußen. Erstaunlicherweise gibt es eine nur moderate Welle. Was ich nicht ungern sehe.

Noch viel zu sehr bin ich mit mir und dem Boot beschäftigt, um mich der Umgebung zu widmen. So habe ich kaum ein Auge für die vielen kleinen Huks und Kaps, von denen so manches genauso wie ein paar der Berggipfel jeweils einen kleinen, runden, trutzigen Turm tragen. Ein nettes Fleckchen. Eigentlich.

Um 08:50 Ortszeit steht das *Capo O Teulada* exakt 1,3 Seemeilen nördlich von uns. Der südlichste Punkt Sardiniens. Ich ändere den Kurs auf 277°. Der soll uns in die *Cala Figueras* auf Mallorca führen. Es sind nur noch wenige Minuten, und dann kommt ein klitzekleiner, denkwürdiger Moment dieser Reise. Exakt um 09:01 Uhr Ortszeit, das ist im Moment identisch mit der deutschen Zeit, quere ich auf 38°50,65 N den Längengrad 008°37,27 E. Was das ist? Dahinter verbirgt sich die Länge des Weser Yacht Clubs. Genauer: des Hafenbeckens in Lemwerder. Des Heimathafens von JUST DO IT. Es scheint, als sei die Erde tatsächlich rund.

Leider hält der Wind nicht. Eine halbe Stunde vor Schiffsmittag starte ich die Maschine. Und wieder freue ich mich über das geputzte Unterwasserschiff. Wie mühsam kämen wir sonst voran. Jetzt rasen wir nur so.

Aufregung und reichlich Aktivität lösen Mails aus der Heimat aus. Es geht um die berufliche Zukunft. Man ist an mir interessiert und bittet mich zu einem Gespräch am 10. oder 11. August. Das hat mir gerade noch gefehlt. Hatte ich soeben eine Zeit- und Törnplanung für die gemeinsame Reise mit Dietrich gemacht, kann ich die Planung flugs revidieren. Ich brüte, ich rechne und kalkuliere, ich tippe mir die Finger wund. Dazwischen einige Telefonate.

Abends kann ich einem kleinen Schauspiel beiwohnen: Eine kleine Möwenschar sitzt recht dicht beieinander aufmerksam auf den Wellen. Ab und zu fliegen sie ein paar Flügelschläge auf, manchmal machen sie nur einen Satz nach vorne. Eine Art Jagdveranstaltung? Als ich näherkomme, entdecke ich zwischen den Möwen ein, zwei, drei springende Fische. Thune! Klar kann ich die silbrigen Flanken und die dunklen Rücken erkennen. Hier findet gerade eine gemeinsame Jagd statt. Die Thune treiben scheinbar einen Schwarm kleiner Fische zusammen und an die Oberfläche und dann bedienen sich Möwen und Thune gemeinsam. Zeitweise herrscht brodelnde, gischtende Aktivität. Dann ist es wieder für ein paar Augenblicke ruhig. Dann geht es wieder rund.

Ein kleiner Felsklotz gleich hinter Sardinien, den ich doch glatt auf der Karte übersehen habe.

1.535 (Do. 16.07.09) Mein Schlaf wird mir nicht gegönnt. Erst fängt der Mast an, mörderisch zu knarzen. Schlimmer, als es war, bevor ich das Rigg nachgesetzt habe. Mist. Eigentlich hatte ich den gegenteiligen Effekt erhofft. Vielleicht kann ich in *Gibraltar* mal einen professionellen Rigger zu Rate ziehen. Zu guter letzt schreite ich zu einer etwas unkonventionellen, aber zumindest in gewissem Rahmen erfolgreichen Tat: Ich öle einfach die Scheuerstelle, die dieses Geknarze hervorruft.
Kaum ist dieses Problem halbwegs gelöst, beginnt das AIS mit Fehlalarmen. Das gab es schon ein paar Mal. Im Moment haben wir, wohl wegen nächtlicher Überreichweiten, weit mehr als 300 Kontakte! Und da kommt es anscheinend zu Datentohuwabohu im System. Ab und zu wird ein Kontakt irrtümlich mit den Positionsdaten von JUST DO IT verknüpft. Prompt sitzt es direkt auf der gleichen Position, und natürlich schreit das System dann ganz panisch *Alarm, Kollisionsgefahr!* Ein weitere Unruhequelle ist der UKW-Funk. Gerade in den Abend- und Nachtstunden darf ich dem Funkverkehr des halben Mittelmeers zuhören. Hafen- und Küstenwachen der Franzosen, Italiener und Spanier rufen ständig und ununterbrochen irgendwelche für mich unhörbaren Objekte, dazwischen sogar Hafenfunk der Algerier und aufgeregte Stimmen der tunesischen Küstenwache. Mal abgesehen vom Funkverkehr zwischen den Schiffen, die sich über Kurse, Ausweichkurse und Überholvorgänge verständigen. Dann gibt es da noch die Idioten, die Musik einspielen und irgendwelche Rülpser oder blödsinnigen Rufe absenden. Das seltsame ist, dass gerade Musikeinspielungen fast immer alles andere überdecken. Nur einmal kehrt vorübergehend relative Ruhe ein, als eine französische Küstenfunkstation auf ein „Mayday“ reagiert. Das hält aber nicht lange vor, und dann geht es munter weiter. Irgendwann reicht es mir, ob eine Hörwache sinnvoll ist oder nicht, ich schalte ab. Ich brauche meinen eh schon knappen Minutenschlaf.

Beim Frühstück freue ich mich über das gelungene Körnerbrot. Das schmeckt mal wirklich anders als immer nur Weißbrot. Ich hoffe nur, es verschimmelt nicht, bevor ich es aufgegessen habe. Die Luftfeuchtigkeit ist extrem hoch. Fast wie damals, in PNG. Bei der kleinsten Bewegung rinnt der Schweiß. Im Boot ist alles klamm. Handtücher, Polster, einfach alles. Ich hoffe, auf dem Atlantik haben wir wieder anständiges Wetter. Sehnsüchtig höre ich den Berichten von Martina zu, die in einer neu eingerichteten, morgendlichen Funkrunde aus der Gegend nördlich von *Lissabon* berichtet. Es sei in den Nachtwachen kalt, sie müssten sich warm anziehen. Welche Wonne! So scheint immer das erstrebenswert, was man nicht hat. Dabei sind Stefan und Martina nicht zu beneiden. Ihr Autopilot hat den Dienst quittiert und sie steuern schon anderthalb Tage per Hand. Daher muß der Steuermann oder die Steuerfrau natürlich in der nächtlichen Kälte im Cockpit ausharren.

Ich röste Körner für das Körnerbrot

Immerhin, ich will nicht klagen. In der Nacht lief mal 3 Stunden der Motor, aber die meiste Zeit segeln wir. Und das zum Teil richtig flott. Es gibt Phasen, da rauscht JUST DO IT mit 6, ja sogar mit 7 Knoten über Grund dahin, durchs Wasser noch flotter. Später lässt der Wind nach. Täuscht mich ein bisschen, nachdem Motto, der Kerl ist zu faul, also lassen wir ihn arbeiten. Das bedeutet: Segel weg wegen Windmangel. Fünf Minuten motoren. Wind von der andern Seite. Segel wieder setzen.

Auch mein Autopilot beginnt Unfug zu machen. So spanne ich mit viel Flucherei den Antriebsriemen nach. Wie kann man die sowieso mickrige Spanneinrichtung nur so dämlich designen, dass sie im eingebauten Zustand für einen Schraubenschlüssel fast unerreichbar ist? Kompott im Gehirn haben diese Ingenieure. Das stammt nicht von mir, das stellte schon Peter Kammler[5] in den sechziger Jahren fest.

Mein nächtlicher Fahrgast pooft am frühen Morgen noch

Um 19:00, ich lausche gerade den Wetterberichten von Intermar, ratscht die vergessene Angel. Nach halbstündigem, vorsichtigem Kampf, denn ich fürchte um die dünne Sehne, gaffe ich einen wunderschönen 80 cm langen Albacore. Bin danach völlig fertig. Schlafmangel, Kurbelei in ungünstiger Position. Seit ich wegen des Schleppgenerators die Relingsrolle umsetzen musste, ist deren Bedienung einfach ungünstig, und nun muß ich auch noch einen dicken Fisch zerlegen. Schätze, er hat so an die 10 kg. Da kann man fast 5 kg schönste Filets rausschneiden. Meine Erschöpfung führt zu schlichter Küche: es gibt schlichtes Sashimi. Nebenbei wieder mails und Telefonate wegen des in den Bereich des Möglichen getretenen Vertrages. Eigentlich geht mir das alles viel zu schnell.

1.536 (Fr. 17.07.09) Präventiv habe ich noch mal den Mastfuß geölt. Das Knarzen hält sich in Grenzen. Ich bin so müde, dass ich beim letzten Schlafintervall kurz vor Mitternacht vergesse, den Wecker zu aktivieren. Prompt schlafe ich fast zwei Stunden am Stück. Als ich erwache dümpeln wir mit nur 2 Knoten dahin. Der Wind hat deutlich geschralt, da ich aber den elektrischen Autopilot nutze, hat das Boot den Kurs beigehalten. Ich hole die Schoten dicht, es läuft wieder. Leider nicht mehr lange. Eine Stunde später hat es keinen Zweck mehr. Ich starte die Maschine. Schon am frühen Vormittag herrscht reichlich Verkehr auf dem Wasser. Überall Powerboote. Gamefischer.

Dann folgt ein weiterer historischer Augenblick. Um 11:30 Ortszeit steigt die spanische Gastlandsflagge an der Steuerbordsaling in die Höhe. Nicht die hübsche mit dem zusätzlichen Staatswappen, sondern die einfach, schlichte, kleine. Die, die wir benutzt haben, als wir nach der Bisquaya-Querung erstmals die spanische Küste erreichten. Spanien ist das erste Land, das JUST DO IT und ich auf dem Rückweg zum zweiten Mal anlaufen. Ich bin wirklich etwas traurig darüber, dass Anke jetzt nicht dabei ist.

Historischer Augenblick: Erstmals steigt während der Rückreise eine Gastlands-flagge zum zweiten Mal in die Höhe

Ohne weitere Probleme erreiche ich die *Cala Figueras.* Anfangs erkenne ich gar nicht die schmale Einfahrt. Diese *cala* ist wirklich nur ein schmaler Spalt in der felsigen Steilküste. Nimmt man erst wahr, wenn man reichlich dicht davor steht. Leider ist die Südküste der *cala* reichlich bebaut, und vor allem die ersten Bauten an ihrer Mündung glänzen durch Hässlichkeit. Drinnen ist es hübscher. Aber auch sehr eng. Der kleine Hafen besteht aus einer Pier, deren eine Seite einer Charterbasis dient, die andere ist von Fischern belegt. Eine

[5] siehe Beate Kammler: „Komm wir segeln um die Welt“. Delius Klasing Verlag

Tankmöglichkeit ist nicht zu erkennen. Dort, wo ein Ankerfeld sein könnte, befinden sich private Murings. Dicht an dicht. Ich kann im Grunde nur unmittelbar vor der Pier ankern, aber dort würde ich allen im Weg liegen. Und viel Schwojraum gibt es auch nicht. Ich entscheide mich, weiter zu laufen, vor allem, da ich tanken möchte und nicht beim Start in ein paar Tagen erst noch einen mehrstündigen Umweg zur nächsten Tankstelle in Kauf nehmen will.

Einfahrt in die *Cala Figueras*

Als ich die *cala* verlasse treffe ich einen halbwegs freundlichen Wind an. Die Südosthuk *Mallorcas* kann ich so eben fast anliegen. Fast, aber nicht ganz. Kurz vor dem Kap nehme ich die Maschine zu Hilfe. Bis zum nächsten Ziel, *Las Illetas*, sind es noch 35 Meilen, da will ich keine Zeit mit Kreuzversuchen verschwenden. Mit dem Runden des *Cabo Salinas* dreht auch der Wind. Wieder muß ich hart am Wind segeln. Es ist ein Kreuz mit diesem Wind. Wir gleiten ein paar Stunden dicht an einer eindrucksvollen Steilküste entlang. Dann löst sich unser Kurs dieser Küste. Der Wind lässt nach, es wird wieder motort. Kurz vor dem Ziel muß ich Fahrt wegnehmen. Würde sonst glatt einem Kümo ein Loch in den Rumpf fahren.

Entgegenkommer nahe *Cabo Salinas*

Die Bucht bei *Las Illetas* ist recht nett. Zwar steht etwas Schwell hinein, aber ich vermute, der Schwell stammt vor allem von den vorbeirasenden Motorbooten. Abends wird es sicher ruhig. Auch der Ausflugskat, voller junger Leute, mit lauter Musik und einem unermüdlichem Animateur wird hoffentlich schnell wieder weg sein. Mir ist das erst mal egal. Kaum liegt der Kahn sicher vor Anker, springe ich über Bord und erfrische mich im kristallklaren Wasser. Schwimme ein paar Mal um JUST DO IT. Kann keinen Ansatz neuen Bewuchses erkennen. Schön.

1.537 (Sa. 18.07.09) Ein relativ ruhiger Tag. Früh am Morgen breche ich auf, um die anderthalb Meilen bis zur Marina *Portals Nous* zurückzulegen. Habe Glück, die Tankpier wird gerade frei. Kann direkt längsseits gehen. Während der Diesel gemächlich in den Tank gluckert, besuche ich das Marinabüro. Ob es einen Liegeplatz für ein 39-Fuß-Boot gäbe. Leider nein, meint die nette Dame. Aber nach einigem Suchen stellt sie fest, nein, für ein 10 Meter-Boot hätte sie keinen Platz, aber sie könne mir den letzten Platz für ein 12 m-Boot anbieten. Nun sind 39 Fuß auch eher 12 als 10 m. So freue ich mich und nehme ihn gerne. Hier sind die Formulare, ausfüllen, Checkkarte und fertig ist die Laube. Daß heißt, was soll denn der Liegeplatz kosten? Einhundert Euro. Einhundert Euro? Schluck. Ich ankere doch lieber. So verlasse ich die Tankpier schnell wieder Richtung Hafenausgang und suche mir ein Plätzchen in dem merkbar enger gewordenem Ankerfeld bei den *Las Illetas*. Später bin ich heilfroh, dass ich so schnell wieder zurück gekommen bin. Denn es wird extrem voll. Zwei Stunden später wäre ein ankern fast nicht mehr möglich gewesen.

Ich habe noch immer jede Menge Thunfilet. Heute gibt es variiertes Saudadito. Die Pfanne ist fertig, um auf die Flamme zu kommen

Ein Motorboot ankert dicht bei mir. Im Moment ok, aber wenn der Wind dreht??? Letztlich ist es mir egal. Sie sind nach mir gekommen und ich gehe davon aus, dass sie dafür Sorge tragen müssen, sich frei zu halten. Ich verhole mich mitsamt einem Fahrrad an Land, schließlich will ich noch einkaufen.

Den kleinen Ausschnitt von *Las Illetas*, den ich sehe, finde ich sogar ganz nett. Zwar viele Hotels und Pensionen, aber alles sehr grün. Dazwischen Bars und Restaurants und viele kleine Strände. Und natürlich tummeln sich überall die badenden Massen. Der zu befürchtende Kulturschock bleibt aus, hat sich doch in *Mallorca* bei einem Teil der badenden Wesen eine gewisse Freizügigkeit breit gemacht. Die sich bietenden, teils doch sehr reizvollen Anblicke entschädigen für manch anderen touristischen Auswuchs.

Ich habe Probleme, einen größeren Supermarkt zu finden. Es gibt zwar Hinweisschilder, aber leider ohne Entfernungsangabe. Und nachdem ich einige Kilometer ergebnislos diesen Hinweisen gefolgt bin, kehre ich wieder um. (Wahrscheinlich war der Supermarkt hinter der nächsten Ecke. Ist ja immer so.) Ersatzweise kaufe ich bei einem kleinen „Spar“ ein. Wieder staune ich über die Preise. Den Sherry suche ich lange vergeblich, bis mir die Verkäuferin erklärt, dass man in Spanien keine wirkliche Typbezeichnung für diesen Wein kennt. Das Gemüseangebot geht so, der Knoblauch ist schauderhaft. Aus reiner Verlegenheit kaufe ich eine erbärmliche Knolle und hoffe auf den nächsten Hafen. Und noch nicht mal eine anständige Wurst gibt es. Dafür immerhin Mestemacher Brot. Das hilft schon mal über Notfälle hinweg. An einer Tankstelle will ich simples Motoröl erstehen. Es gibt nur hochraffiniertes. Nix für mich. Schon gar nicht bei den horrenden Preisen. Was soll ein alter Diesel mit einem Super-Leichtlauf-Turbo-Hochleistungsöl, dass keine Ölkohle mehr bildet. Ich brauche Öl für Motoren, bei denen noch die alte Mechanikerweisheit gilt: „(Öl-)Kohle ist das Gold des Motors.“
Ansonsten: kein Internetcafe, keine Telefonmöglichkeit. So telefoniere ich wieder teuer per Iridium. Dietrichs Ankunft muß geregelt werden (Anreise), und der versprochene Besuch von Ankes Schwester und Familie ist ebenfalls noch zu retten, denn die erwartete mich eigentlich in *Cala Figueras*.

Ankern dicht an dicht. Tagesausflügler belagern den Ankerplatz

Während der Telefonate reißt mich – nach einigen Versuchen – eine Signaltröte aus meiner Konzentration. Der Skipper hinter mir. Verstehe ich richtig? Er macht mich darauf aufmerksam, dass wir etwas dicht beieinander liegen? Ich nutze eine Pause und nehme das Dingi bei Seite. Dann irgendwelche Gesten, ich solle mich nach vorne verholen. Ich glaub, es hackt. Soll er doch mehr Kette stecken. Oder will er weg? Aber ich erkenne keinerlei Aktivitäten, die auf einen Aufbruch hinweisen. Die Mausigarde auf dem Vordeck räkelt sich ungestört weiter, und die Herren Macho im Cockpit palavern. Einer springt ins Wasser. Das sieht nicht nach Aufbruch aus. Ich beschließe, die Nähe der Boote zu ignorieren und telefoniere weiter. Dann wieder Unruhe. Ja zum Teufel, was denn jetzt sei. Sollen sie doch Kette stecken. Nein, sie wollen aufbrechen. Ach. Warum sagen sie das denn nicht? Woher soll ich das denn

ahnen? Ich starte den Motor und schiebe JUST DO IT nach vorn. Nun können sie ihren an reichlich kurzer Kette liegenden Anker lüpfen und abhauen. Ein Spanier auf dem neben mir ankernden Segler hat die ganze Szene beobachtet, macht zunächst eine entschuldigende Geste, nach dem Motto, da kann man nichts machen, und dann eine eindeutig wegwerfende Handbewegung. Ich grinse zurück.

Und weil peruanische Rezepte so lecker sind und ich immer noch Thunfisch habe, gibt es heute Abend *cebiche*. Zwar ist das Aroma der Zitronen nicht ganz mit dem der in Peru gebräuchlichen Limonen vergleichbar, und die *aji limo* muß ich durch getrocknete Chilischoten ersetzen, aber ansonsten haut das Geschmackserlebnis gut hin.

1.538 (So. 19.07.09) Nach dem Frühstück beobachte ich ab und an vom Cockpit aus die Treppenanlage, die zum Strand hinunterführt. Irgendwann meine ich, Dietrich erkannt zu haben. Da steht eine einsame Gestalt mit großer Reisetasche und kramt eifrig in dieser herum. Würde ja sofort mit dem Dingi starten, aber noch muß ich den gerade laufenden Wetterbericht abwarten. Dazu tauche ich kurz in den Salon, und wenig später, der Bericht ist da, wieder ins Cockpit. Dietrich ist nicht mehr zu sehen. Aber eine dicke Reisetasche steht da nach wie vor. Irgendwo wird er stecken. Ich springe ins Dingi und rase los. Rasen im Sinne des Wortes, denn irgendwas klappt mit der Leerlaufeinstellung nicht. Weit vor den Schwimmern stoppe ich vorsichtshalber den Motor und mache mich ans Rudern. Ärgere mich noch über die Schwimmer, die ausgerechnet in der Bootsgasse herumschwimmen müssen. Da höre ich auf einmal von der Seite und von einem eben solchen ein vertrautes Gekrächze. Sieh an, Dietrich vergnügt sich im Wasser.
Des Rätsels Lösung, sein Handy konnte trotz Zusicherung seitens des Providers mein Iridium nicht anrufen. Nun packe ich ihn samt Sack und Pack unter den verwunderten Blicken der Badegäste ins Dingi und wir zockeln zum Boot. Dort verbringen wir einen ruhigen Nachmittag. Dietrich übermannt zwischendurch die Müdigkeit. Kein Wunder. Er mußte um 2 Uhr nachts aufstehen, sein Flug ging kurz nach vier. Das ist nicht viel Schlaf. Er scheint denn auch sehr glücklich, dass wir heute nicht aufbrechen, denn es hat doch noch geklappt, Ankes Schwester samt Familie wird noch vorbeikommen.

Gegen fünf Uhr ist es soweit, ich sehe Beate an der besagten Treppenanlage. Wieder rein ins Dingi und los. Da ich nicht alle vier auf einmal mitnehmen kann, entschließt sich Beate, ganz sportlich, zum Boot zu schwimmen. Michael wird zwar etwas unruhig, als ihm die Strecke deutlich wird, aber Beate erledigt das ganz souverän.
Leider wird Lena sofort seekrank. Im Moment ist aber auch wirklich fürchterlicher Schwell. Ihr Bruder Tim ist zwar anfänglich etwas belastet, kleine Irritationen gewissermaßen, aber das gibt sich schnell und er ist dann am Boot und allem drin und ran recht interessiert. Auch unter Deck hat er nach wenigen Minuten keine Probleme. Aber da es Lena wirklich nicht gut fgeht, verlagern wir uns recht zügig wieder an Land. Ein bisschen schade, aber was soll man machen?

Gemeinsam gehen wir zum Abendessen in eine der vielen kleinen Strandbars. Eine ganz nette Anlage, und viel Ausblick. Eine Parade der Schönheiten und nicht mehr ganz so schönen Schönheiten flaniert unaufhörlich vor unseren Augen. Die Bar bzw. ihr Restaurantbetrieb entpuppt sich als nicht gerade preiswert. Dafür ist zumindest meine Pizza auch schlecht. Ein echter Betonteig. Und die Vorspeise, Gazpacho kommt zeitgleich, so dass ich wählen kann: die Pizza wird kalt, der Gazpacho wird warm. Überlege, die Pizza zurück gehen zu lassen, reiße mich aber dann zusammen.
Etwas böse bin ich auf Michael. Zweimal stellt er seine große, sandige Plastiktüte mit Badeutensilien auf meine Kamera. Noch einmal, und ich sag was. Brauche nachher eine Stunde, um die salzigen Sandkrümel halbwegs zu entfernen.
Wieder an Bord, nehmen Dietrich und ich den Außenorder und das Dingi an Deck und stauen beides. Wollen morgen früh los. Also geht es auch früh ins Bett.

Mit Lena, Beate, Dietrich, Tim und Michael in einer Strandbar

1.539 (Mo. 20.07.09) Frühstart. Um 05:00 piept der Wecker und reißt mich aus dem Tiefschlaf. Dietrich braucht auch, um in die Gänge zu kommen. Ihm steckt die Anreise noch in den Knochen. Mit Beginn der Dämmerung tasten wir uns durch das Feld der Ankerlieger. Es ist still und ruhig. Leider ist auch der Wind still und ruhig. Wir motoren. Um das Ganze zu würzen läuft ein unangenehmer Schwell. Wahrscheinlich die Sendboten des Starkwindes im Löwengolf.

Dietrich auf Ausguck (grins)

Um zehn kommt ein leichter Nordostwind auf, der uns veranlasst, erst das Groß und dann auch die Genua zu setzen. Dann geht es recht schnell und wir freuen uns über wunderbares Segeln. Schnell, leicht, problemlos. JUST DO IT huscht nur so dahin. Die Freude wird nur unterbrochen, als mit lautem Knall eine Steuerleine des Windpiloten bricht. Dietrich, der mit dem Boot erst wieder vertraut werden muß, sagt, es ist etwas durch die Gegend geflogen. Ich bin anfangs auch irritiert, aber als das Boot in den Wind läuft, ist mir klar, was geschehen ist. Fünf Minuten später ist die Leine zusammengeknotet und die verknotete Verbindungsstelle etwas versetzt durch all die Umlenkrollen geführt. Beim nächsten Hafentag werde ich die Leinen austauschen. Zu viele Schamfilstellen mittlerweile. Aber so können wir fröhlich weiter segeln. In der ersten Nachthälfte wird der Wind so munter, dass wir lange über sieben, zeitweise sogar über acht Knoten erreichen. Fasziniert bin ich, als die Logge 8,7 Knoten erreicht und dort eine Weile verharrt. Aber dann siegt die Vernunft, denn der Wind ist mittlerweile reichlich viel für die Genua. Und ich muß die Autopiloten ja nicht überfordern. Tut mir leid um Dietrichs Ruhe als Freiwächter, aber jetzt muß ich einfach die Segel wechseln. Mit all dem dazu gehörenden Lärm: dem Ratschen der Winschen, dem Schlagen und Knallen der Segel, dem Knarzen und Knacken der Schoten und Fallen und meinen Fußtritten an Deck. Die ganze Arbeit ist nur für eine Stunde gut, dann darf ich alles wieder rückgängig machen. Seglers Leid.

20.07. – 22.07.09
Las Illetas – Agua Dulce
309,6 sm (38.649,2 sm)
Wind: ENE 2-4, E 3-5, S-SE 2-3, NNE 4-5, NE 3-4, W 2-3, NW 1, uml. 1
Liegeplatz: Porto Deportivo, 22,57 Euro / Tag

Zwischendurch hatte ich mal die Maschine zugeschaltet, als es sehr langsam wurde. An sich neige ich ja eher dazu, hartnäckig zu segeln. Aber im Moment motore ich doch ganz gern. Eigentlich mehr, als mir lieb ist. Muß Strecke machen. Sonst könnte man auch mal in Ruhe vor sich hin dümpeln. Die Wetterentwicklung, das Etappenziel *Cartagena*, die weiteren Etappen, alles drängt.

Dietrich versucht, in der Hundekoje Schlaf zu finden. Er laboriert noch immer mit einer altbekannten Form der Beschleunigungskrankheit. So ein bisschen. Jaja. Ich versuche, die feuchte Dämmerung zu genießen. Immer noch dieser unangenehme Schwell. Als hinter mir ein Blitz aufzuckt, und ich gleich drauf einen über den Himmel rotierenden Lichtstrahl entdecke, bin ich ganz angetan. Fast ein Moment, in dem es einem, genauer mir, warm ums Herz wird. Das Feuer an *Formenteras* Südwestecke hat die nächtliche Arbeit aufgenommen. Gleich drauf blitzt es auch auf *Ibiza*. Die Dämmerungssensoren haben die landfesten Navigationshilfen aktiviert. Das macht ja heute kein Leuchtturmwärter mehr. Leider. Doch die Wirkung auf den Mann auf See ist seit Jahrhunderten unverändert. Leuchtfeuer haben für den Menschen auf See immer etwas Anheimelndes. Sie vermitteln das Gefühl, dass da jemand ist (und wenn die dahinter stehende Organisation noch so anonym ist), der sich um die einsamen Seelen der Segler kümmert. (Früher waren ja alle Seemänner Segler.) Einfach schön.

Gegen 21:00 haben wir mit starkem Gegenstrom zu kämpfen. Aber JUST DO IT läuft prima. Das Geräusch des vorbeigleitenden Schaumes gleicht irgendwie raschelnder Seide. Zutreffender: wie wenn jemand zwei Seidentuche in einer endlosen Bewegung aneinander vorbeigleiten lässt.

1.540 (Di. 21.07.09) Im Laufe des Tages verdeutlichen sich die Unterschiede der Welten. Dietrich kommt aus der Charterwelt und ich, nun, aus der Fahrtenseglerwelt. Obwohl Dietrich JUST DO IT ja kennt, ist er aufs Neue überrascht, wie sehr sie anfangs krängt. JUST DO IT ist mit ihrer Breite von weniger als 3,50 m und den relativ flachen Kielen ja recht rank. Die 55 Fuß-Eimer mit den modernen, ausgeprägt breiten Rissen, die Dietrich in letzter Zeit gesegelt ist, krängen natürlich weit weniger. Die bewegen sich nicht einmal merkbar, wenn ein Crewmitglied an der Seite aufsteigt. JUST DO IT verbeugt sich in einem solchen Falle höflich.
Auch beim Bootskomfort gibt es natürlich gravierende Unterschiede. Bei uns gibt es keine Sofalandschaft, an der auch noch ein Beipass für den Fußgängerverkehr vorbeiführt. Und natürlich haben wir nur eine Toilette, und unser Bad existiert nur virtuell. Das reelle findet im Cockpit statt. Auch sind bei uns viel mehr Leinen als gewohnt im Cockpit und umzu angeordnet. Was die alle sollen?
Ein weiteres, hoch interessantes Stichwort lautet *Entfernungen*. Anfangs verstehe ich gar nicht, was Dietrich meint und versichere ihm, dass ich Entfernungen von anderen Objekten auf See auch nicht zuverlässig schätzen kann. Bei noch so viel Übung, es ist einfach unmöglich, weil jeder Bezug fehlt. Aber Dietrich meint etwas ganz anderes. Er spricht von den Entfernungen, die wir zurücklegen, besser zurückzulegen beabsichtigen. Die Distanz *Mallorca – Cartagena* beträgt über den Daumen 220 Meilen. Das legen wir in weniger als 48 Stunden zurück. Die Distanz von der Position, an der wir uns entschließen, gleich nach *Almeria* weiter zu gehen, zum neuen Zielort *Almeria* beträgt etwa 140 Meilen. Ich kalkuliere dafür etwas mehr als 24, vielleicht 26 Stunden, da wir im Moment ja recht gut laufen. Für Dietrich sind das Distanzen, die er sonst im Rahmen eines gepflegten 10- oder 14-Tagetörn zurücklegt.

Fischer bei *Cabo Gato*

1.541 (Mi. 22.07.09) Während meiner Wache verleitet mich zunehmender Wind dazu, das Groß auszureffen und die Genua zu setzen. Beinahe. Bin aber misstrauisch und sag mir, noch ein paar Minuten abwarten. Und tatsächlich, ich wäre prompt reingefallen und hätte jeweils nach wenigen Minuten alles wieder rückgängig machen können. In der Nacht habe ich erstmals einen Alarm im AIS, der von einem Class B-Transponder ausgelöst wird. Das bedeutet, eine Yacht ist im Anmarsch. Es dauert auch nicht lange, da kann ich ein schwaches grünes Licht ausmachen. So so. Der Gute motort also mit irreführender Beleuchtung. Wir haben nämlich kein Wind, also muß er zwangsläufig motoren. Und in diesem Fall muß er auch ein Dampferlicht zeigen. So wie wir. Wir sind ja (ausnahmsweise) vorbildlich. Als er sich auf weniger als eine halbe Meile genähert hat, entdecke ich ein sehr funzliges Leuchten in seinem Masttop. Da hat er anscheinend ein LED-Ankerlicht als Dampferlicht eingeschaltet. Ganz schön mickrig und wirklich erst spät zu erkennen. Ich hoffe nur, er verlässt sich segelnderweise nicht auf dieses Mickerlicht.

Einige Stunden später runden wir im Morgendunst das *Capo de Gato*, die Ecke, bei der man praktisch auf Westkurs Richtung *Gibraltar* einschwenkt. Das Wetter ist nach wie vor ruhig. Ein klein wenig weht der Wind in der Nähe des Kaps, aber eine halbe Stunde später ist es damit schon wieder vorbei. Entsprechend zügig und problemlos streben wir nach *Almeria*. Ich überlege wegen der ruhigen Bedingungen, ob wir nicht vielleicht noch ein wenig mehr nach Westen gehen sollten. Aber ich fürchte, das kann ich Dietrich nicht antun. Als wir in den Yachthafen von *Almeria* einschwenken, winkt uns ein Mann entgegen.
„*Completo! No hay lugar!*“
Der Hafen sei voll. Kein Platz für uns. Wir sollen 5 Meilen weiter nach Westen gehen. In *Aguadulce* würden wir unterkommen. Tja, da müssen wir das halt tun. Noch vor Einlaufen rufe ich die Marina. Zunächst bekomme ich auf meinen englischen Anruf keine Antwort. Obwohl es wenige Augenblicke zuvor englischsprachigen Funkverkehr zwischen der Marina und einer 40 Meter-Yacht gegeben hat. Seltsam. Dann krame

ich mal meine Spanischkenntnisse heraus. Und siehe da, sofort bekomme ich eine Antwort. Jaja, es gäbe selbstverständlich Platz. Eine knappe halbe Stunde später gehen wir am Wartepier des Puerto Deportivo de Auguadulce längsseits. Die Leinen werden von einem Marinero entgegengenommen. Wir eilen erst mal ins *officina* und fragen, was es hier kostet. Der Revierführer droht ja bereits mit 42 Euro die Nacht. Ich setze mich sehr bewusst und ausgeklügelt und in klarer Abwehrhaltung hin, damit ich mir nicht allzu viel antue, wenn ich ob des Preises tot vom Stuhl falle.

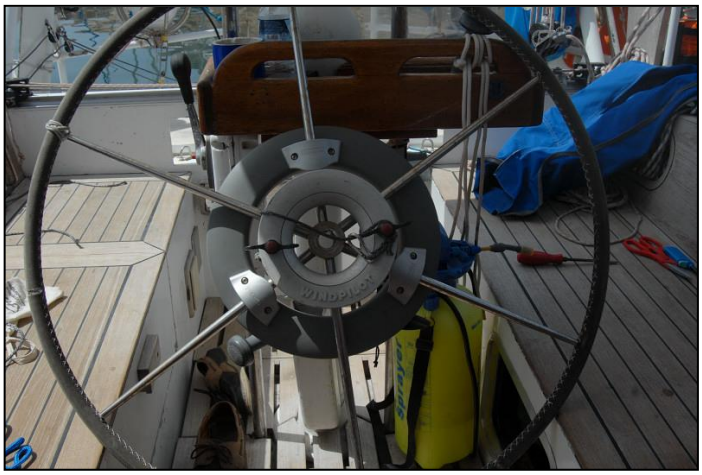
„*Una noche para un yate de doce metros.*“

Die nette Dame hinter dem Tresen, die neben Englisch auch Deutsch spricht, tippt die exakten Daten in einen Computer.

„*Son veinte-y-dos Euro y pocos cent.*”

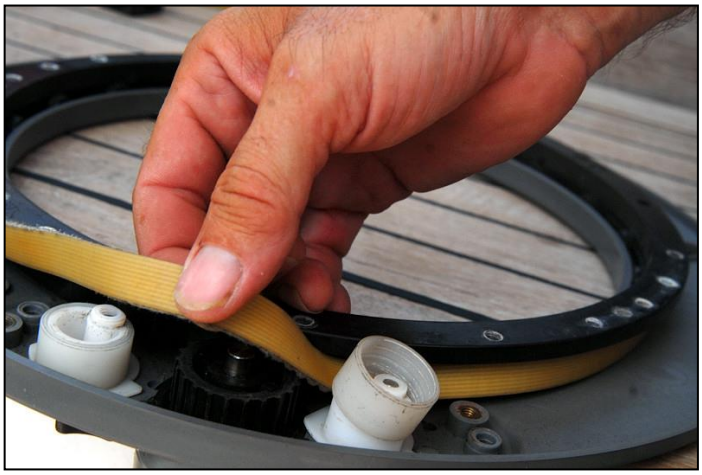
„*Veinte-y-dos?*”

Ich glaube, ich habe mich verhört und wiederhole die Zahl. Doch ich habe richtig gehört, zweiundzwanzig Euro einschließlich der Mehrwertsteuer. Wir bleiben. Ich zahle auch gleich im Voraus, denn am 25. will ich dank eines vielversprechenden Wetterberichts früh morgens wieder los.



Hier stimmt doch was nicht? Klar, das Steuerrad lehnt vor der Steuersäule, statt hinter ihr zu schweben.

Nachdem wir uns an den Liegeplatz verholt haben, machen wir gleich die wichtigsten Arbeiten. Einmal das gesamte Boot abspritzen, Wasser bunkern, und natürlich uns selber ausgiebig duschen. Irgendwie drängt es mich, möglichst schnell alle anstehenden Arbeiten zu erledigen. So mache ich mich am Nachmittag auch gleich an ein paar weitere Arbeiten. Onkel Heinrich bekommt absolut neue Steuerleinen und noch mal eine ausgiebige Extraspülung. Dann zerlegen geübte Hände den Antriebsring des elektrischen Autopiloten. Sie entnehmen den alten Zahnriemen, säubern das Gehäuse und die Spannrollen, setzen einen neuen Riemen ein, schließen den Antriebsring und befestigten das ganze wieder am Steuerrad. Alles mit geübter Hand und flink. Das Steuerrad rutscht fix wieder auf seine Achse, ich mache ein paar Probedrehungen und prüfe den Freilauf – wunderbar, prüfe den Widerstand im eingekuppelten Zustand – wunderbarer Freilauf. Nanu? Ja und was liegt da noch auf der Backbordducht? Die Gegenplatte für die ganzen Achsen in der Antriebseinheit. Äh ja. Geübte Hände brauchen Übung um fit zu bleiben. Und entsprechend übe ich nun, das Steuerrad abzunehmen, den blöden Autopiloten vom Rad zu nehmen, das Ding zu zerlegen, die Gegenplatte einzusetzen, alles wieder zu, alles wieder ran. Test. Freilauf – wunderbar. Eingekuppelt – na, noch ein wenig locker. Ganz gegen meine Gewohnheit schaue ich sogar mal in die beiliegende Bedienungsanleitung. Da steht, man solle die Schraube, die den Einstellknebel fixiert lediglich zwei Umdrehungen lösen, dann vier hörbare Rastenschritte nach rechts, und das soll es sein. Die Schraube sitzt bekanntlich völlig bescheuert und leidgeprüfte Finger lösen die besagte Schraube in kleinsten Sechzehntel-Schritten, bis 2 ganze Umdrehungen erreicht sind. Leidgeprüfte und verbogene Finger drehen an dem Knebelknopf. Nix dreht sich. Noch ein bisschen loser vielleicht? Kein Erfolg. Nach wiederholten Versuchen wackelt der Knebel nur noch auf seinem Sitz, aber er lässt sich partout nicht drehen. Ich trinke erst einmal ein Beruhigungsbier. Dann wenden sich geübte Finger einer neuen Trainingseinheit zu. Runter mit dem Rad, runter mit dem Ring, auf mit dem Ring. Alles zerlegen. Und untersuchen. Ergebnis: Die Gegenplatte beklemmt den Exzenterring, mit dem man den Riemen spannt. Seltsam. Vorher hat sie es nicht getan. Aber die ganze Einheit ist komplett. Es fehlt nichts. Und die Schraube, mit der man die Platte befestigt muß ja nun auch so weit eingedreht werden, bis die Platte an ihrer Aufnahme anliegt. Oder nicht? Wie dem auch sei. Ich prüfe und experimentiere, und schließlich entscheide



Geübte Hände ... (oder sind es leidgeprüfte?)

ich, dass ich einfach eine Unterlegscheibe als Distanzstück unter die Platte setze. Müde, leidgeprüfte Hände begeben sich an die Abschlussübung, alles wieder zusammen und an den jeweiligen Ort. Test. Alles funktioniert. Ob die Riemenspannung für die Praxis ausreicht, müssen wir dann bei unserem nächsten Schlag prüfen.
Um den nötigen mentalen Ausgleich zu erhalten, verhole ich mich in die Heart Break Bar. Geübte Hände stürzen dort einen vorgeeisten 0,6 Liter-Schoppen, gefüllt mit eiskalten Cruzcampo in eine ausgedörrte Kehle. Das ist doch die schönste Trainingseinheit.

Wasserspiele

Abendessen in einem der zahlreichen Restaurants. Mit Gazpaccho und mariniertem frittiertem Fisch. Erstaunlich gut. Nur, wieso servieren sie immer Vorspeise und Hauptgericht fast zeitgleich, vor allem, wenn die eine zu warm und die andere kalt werden kann. Ich verstehe das nicht.

1.542 (Do. 23.07.09) Wichtigste heutige Tat: Die Bettwäsche wandert zur Lavanderia. Auf dem Rückweg mache ich erste Einkäufe und frage, ob es einen Bringdienst gibt. Gibt es. Sehr praktisch für spätere Einkäufe.

Angesichts der Hitze kehre ich in der Heart Break Hotel Bar ein, die gleich eingangs des Hafengeländes liegt. Um diese Zeit, kurz nach Mittag, ist hier noch kaum Betrieb. Aber mich dürstet, und so bestelle ich ein *pinta cerveza*. Also in etwa ein einglisches *pint*. Das schöne: das Cruzcampo-Bier kommt in geeisten Gläsern und ist seinerseits auf den Nullpunkt gekühlt. Daraus ergibt sich ein wunderbares Schauspiel. Das Bierglas, zunächst vom Reif getrübt wird transparent und tropfig, und im Innern entwickelt sich Eiskristalle und eine Eisplatte auf dem Glasboden. Irgendwann schwebt die Eisplatte auf, beschreibt einen Salto und legt sich unter die Krone. Klar, dass ein solches Bier hervorragend schmecken muß.

Der Tag dient allerdings nicht nur dem Genuß. Im Schweiße meines ganzen Körpers wechsle ich noch den Filter des Wassermachers und mache einen Spülgang.

Am späten Nachmittag erfolgt dann unser zweiter, unser Großeinkauf. Dietrich bremst meinen Kaufrausch. Hat wohl Angst, dass wir zuviel kaufen. Für die Anlieferung nutzen wir den Service des Supermarktes. So können wir unbeschwert wieder zurück wandeln. In einer stark von Einheimischen frequentierten Tapa-Bar kehren wir ein und stürzen uns auf eben das: Tapas. Ich genieße Mini-Scampi in *vinagrete* und einen *pincho*, einen Fleischspieß, Dietrich in Essig marinierte Sardinen. Dazu gibt es Wein und Bier. Baß erstaunt sind wir über den Preis. Vier immerhin zwei Personen sättigende Tapas und vier Getränke schlagen mit gerade mal 10 Euro zu Buche. Das hat man doch gerne. Unvermeidlich folgt noch ein Schlussbier im Heart Break Hotel. Und an Bord muß noch ein Abschlusswein konsumiert werden. Es ist irgendwie spät geworden, als wir in die Kojen kriechen.

Eins der vielen Restaurants an der Hafenmeile

1.543 (Fr. 24.07.09) Eine Zeit lang spiele ich mit dem Gedanken, per Bus nach *Almeria* zu fahren, um die alte Festung zu besichtigen, aber ich verwerfe die Idee dann doch. Lieber die Pflichten abarbeiten. So beuge ich mich über eine besonders ungeliebte Arbeit: die Bilge muß vom Kondenswasser befreit werden. Dietrich holt derweil die Wäsche.

Dann radele ich durch die Stadt auf der Suche nach Schmieröl. Nach einigen Kilometern bin ich auch fündig und zahle die Hälfte dessen, was es mich auf *Mallorca* gekostet hätte.

Der Rest des Tages verläuft wie gehabt: Tapas in der Tapas-Bar und ein eiskaltes Abschlussbier im Heart Break Hotel, in dem sich gerade eine Rock-Band aufwärmt. Da ich noch telefonieren will, kehre ich schnell wieder zum Boot zurück. Anke ist leider gar nicht gut drauf. Hatte ich anfangs noch mit dem Gedanken gespielt, wieder in die Bar zurückzukehren, lasse ich das nach dem Telefonat. Eigentlich schade. Wann hört man schon mal guten Rock´n Roll, noch echt handgemacht.

Goldblond - Eiskalt

1.544 (Sa. 25.07.09) Fünf Uhr morgens ist es noch dunkel. Wir stehen auf. Kochen Kaffee und bereiten das Boot vor. Eine Arbeit, die wir gestern unterlassen haben. War ja wieder spät und alkoholselig geworden. Liegt es daran, dass ich im dunklen Cockpit einen wunderschönen Fehltritt mache? Statt wie beabsichtigt von einer Ducht auf die andere zu steigen, trete ich zu kurz. Mein rechter Fuß verliert sich ins Bodenlose, zumindest in die Plicht, und ich gleich hinterher. Ein eindrucksvoller Sturz, der Länge nach lande ich quer im Cockpit. Mit diversen Schürfungen und einer Prellung der rechten Seite rappele ich mich wieder auf. Kurzer Kommentar im Logbuch: „Schön die Knochen poliert."

25.07. – 26.07.09
Agua Dulce - Gibraltar
149,2 sm (38.798,4 sm)
Wind: SSE 3-4, uml. 1-2, NE 2-3, E 2-4, N 1
Liegeplatz: Queensway Marina
18,15 Pfund / Tag

Die Fahrt lässt sich ruhig an. Kein Wind lässt sich blicken, und *Aguadulce* und die umgebende Küste mit den im stärker werdenden Sonnenlicht aufleuchtenden immensen Folienkulturen rundherum verliert sich im aufsteigenden Dunst. Ab spätem Mittag können wir segeln, doch nach nur zwei Stunden darf der Motor wieder ran.

Mehrfach besuchen uns Gemeine Delphine (*Delphinus delphis*). Meist in Gruppen von acht bis zehn Tieren. Sie sind erstaunlich aktiv. Begleiten JUST DO IT mit wilden Jagden, springen, platschen, schlagen mit der Heckflosse. Eine Gruppe mit mehreren Jungtieren beäugt äußerst neugierig unser Ruder. Am frühen Abend kommt zur Abwechslung eine Gruppe großer Tümmler (*Tursiops truncatus*) vorbei. Ich höre im Vorschiff liegend (Freiwache) ihr hochfrequentes Gefiepe, Dietrich kann sie sich ansehen. Mir ist im Moment mein Schlaf wichtiger. Dann kommen wieder die Gemeinen Delphine. Eine Zeit lang denke ich darüber nach, ob sich sie nicht mal mit Blitz in der Nacht fotografieren sollte, aber dann lasse ich das. Sie sollen ihre Ruhe haben.

1.545 (So. 26.07.09) Wir haben die Reihenfolge der Wachen getauscht. So habe ich die letzte Wache vor der Ansteuerung von *Gibraltar*. Es ist so weit im Westen selbst um sechs Uhr noch dunkel. Noch immer befinden wir uns in der MEZ-Zone. Außerdem liegt ziemlich viel Dunst in der Luft. Als es dämmert und wir dem Ziel ein ganzes Stück näher gekommen sind, präsentiert sich *Gibraltar very British*. Verborgen in Dunst und Nebel, der Himmel vollständig bedeckt, die Luft ungewöhnlich kühl. Vereinzelt hört man Nebelhörner der Großschiffahrt.
Und: Erstmals seit ich weiß nicht wann, ziehe ich sogar eine wenn auch leichte, so doch lange Hose an.

Sprungkünstler

Dann sind wir so nahe dran, dass sich steile Kanten gegen den Dunst abzeichnen. *The Rock*, wir ihn die Engländer und die Gibraltiner liebevoll nennen. Später lüftet sich der bodennahe Dunst und der Felsen ist zumindest bis zu einer gewissen Höhe sichtbar. Der Abschluß und Gipfel bleibt unsichtbar, verborgen unter einer mächtigen Wolkenkappe.

Und wie man es sich wünschen kann, juhu, der Gegenstrom nimmt zu. Ist auch nicht anders zu erwarten. Unsere Bücher behaupten übereinstimmend, dass wir in die Zeit des ostsetzenden Tidenstroms geraten sind, der die sowieso schon ständig ostsetzende Oberflächenströmung verstärkt. Schließlich quälen wir uns gegen fast 3 Knoten Gegenstrom voran. Ich beglückwünsche mich mal wieder zum Entschluß, das Unterwasserschiff in *Trapani* zu reinigen. Glücklicherweise haben wir nicht lange mit dem Strom zu kämpfen. Exakt um 10:59 Ortszeit steht Europa Point, die südlichste Spitze *Gibraltars* rechtweisend Nord. Wir fallen ab. Müssen nur noch wegen des Stroms vorhalten. Da der von Dietrich mitgebrachte neue Führer behauptet, dass es Shepherds Marina nicht mehr gebe, die andere keine Plätze habe und der Ankerplatz vor der Rollbahn des Flugfeldes ebenfalls geschlossen worden sei, laufen wir die Queensway Marina an. Dort gibt es kein Problem einen Liegeplatz zu bekommen. Man liegt inmitten einer relativ neuen Appartmentsiedlung, die das gesamte Marina-Becken umgibt. Angekommen. Darauf – nachdem die Papierangelegenheiten erledigt sind - ein Ankunftsbier.

The Rock von Osten

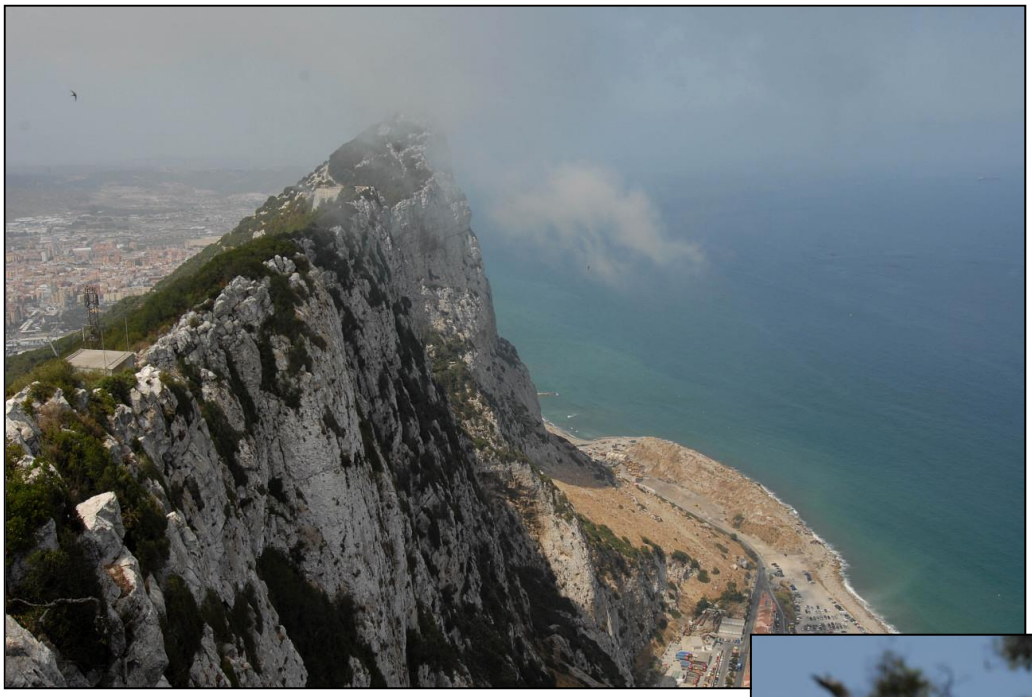
Die Briten lieben ihre Insel, ihre Eigenarten, und so suchen sie sich Flecken, auf denen sie sich heimisch fühlen können. Wen wundert es, dass sich *Gibraltar very british* präsentiert: mit Nebel, Wolken und ein klein wenig Regen

The Rock von Süden

Nach einer angemessenen Ruhepause begeben wir uns noch am gleichen Nachmittag auf den Felsen. Das Wetter hat zeigt sich freundlich, der Himmel hat sich aufgeklart, die Sonne scheint, nur vereinzelte Wolken ziehen rasend schnell über uns hinweg. Um uns die Arbeit zu erleichtern, wählen wir die Seilbahn. Und kaufen ein Ticket inclusive Rückfahrt und Eintritt für diverse Attraktionen. Blick auf die Uhr: die Zeit sollte reichen.

Auf der Bergstation angekommen treffen wir sogleich auf erste Affen. Dietrich wird beinahe von einer sich unbemerkt anschleichenden Affenmama auf die Wange geküsst, als er sich über eine Brüstung lehnt und seine Kamera putzt.
„Huch!“
Erschreckt schreckt er mit reichlich sonderlichem Gesichtsausdruck zurück. Die Affenmama zeigt stoischen Gleichmut.
Leider erweist sich die Ausschilderung der Wanderwege auf dem Berg als reichlich spärlich und wenig hilfreich. Bestimmt drei Suchrunden drehe ich im Umfeld der bergseitigen Seilbahnstation, ohne den angeblich nach Norden führenden Weg zu finden. Muß mich durchfragen. Nachdem wir den Weg dann gefunden haben, scheint zumindest so, denn ein Schild weist die Richtung zu unserem Ziel, wird es wieder reichlich sonderbar. Weg und Umgebung werden immer verlassener und öder. Verbots- und Einbahnstraßenschilder dekorieren ihn. Sperrschranken. War da irgendwo eine Abzweigung? Unsere Zweifel wachsen, obwohl ich, nüchtern überlegt, der Meinung bin, dass wir richtig sind.
Immerhin, zumindest anfangs finde ich den Weg noch recht reizvoll, führt er doch durch die verschiedenen Vegetationsformen, die den Felsen besiedeln. Vor allem die recht gehölzreiche Macchie und die weit offenere Garigue. Leider fehlt mir ein kleiner Führer. Ich wüsste gerne, welcher der Sträucher, die ich sehe, die wilde Olive (*Olea europaea*) ist. Während ich noch begeistert in der Vegetation herumfotografiere, zeigt sich Dietrich von unserem Wandervorhaben zunehmend mehr belastet. Aber noch sagt er nichts.

Dietrich tucht auf und versucht zugleich, dem Fotografen gerecht zu werden – bitte lächeln!



Die Nordspitze des Felsen mit den eindrucksvollen Kliffs

Unangenehmerweise müssen wir weitaus tiefer absteigen, als aus der Karte ersichtlich. Jedenfalls braucht alles viel zu lange, als vorgesehen, und die verfügbare Zeit reicht niemals, um alle „Attraktionen“ aufzusuchen. Um es kurz zu machen, der Weg war schließlich doch richtig. Natürlich müssen wir nun wieder aufwärts steigen, um den alten Belagerungstunnel zu besuchen. Das ist der Tunnel, den die britische Garnison im 18. und 19. Jahrhundert in den Felsen gehauen hat, um die spanischen Belagerungstruppen aus der Höhe unter Feuer nehmen zu können. Ein nicht ganz unwesentliches Problem galt es dabei zu lösen: Richtete man eine Kanone bis dato abwärts, rollte die dumme Kugel einfach wieder raus. Irgendwie nicht gerade zielführend. Schließlich hatte ein Soldat die richtige Idee, und von da an war man in der Lage, dem Feind zuzusetzen.

Der Fotograf hat keine Ahnung, was er da fotografiert hat. Wer kann helfen? Das gilt auch für die Früchte im kleinen Bild links.

Wenn man in den zwar relativ geräumigen Tunnelgewölben steht, muß man sich mal den Explosionsknall eines Schusses vorstellen. Ein Höllenlärm muß das gewesen sein, schlimmer noch, als an Bord eines Kriegschiffes. Die Soldaten waren wahrscheinlich nach einer Handvoll Schüsse taub. Auch eindrucksvoll, die Ration, mit der ein Mann eine Woche lang auskommen musste. Kämpfend und arbeitend, wohlgemerkt. Das war nach Anordnung des Gouverneurs vom 11. März 1780 in der ersten und dritten Woche eines Monats dem einzelnen Mann neben dem Brot zugedacht: 1 Pfund Schweinefleisch, 2,5 Pfund Salzfisch, 2 Pinten[6] Erbsen, 1 Pfund Mehl, ¼ Pfund Rosinen, 1 Pfund Reis, 5 Unzen Butter, 1 ¼ Pinten Hafermehl. In der zweiten und vierten Woche gab es zur Abwechslung: 1,5 Pfund Rindfleisch, 2 Pfund Fisch, 2 Pinten

[6] Pint, Pinte, Pinta. Ein altes, nicht nur britisches Hohlmaß. Etwa ein halber Liter

Alte „Feuerzeuge“ – in *Gibraltar* allgegenwärtig

Erbsen, 1 Pfund Reis, 5 Unzen Butter, 1,5 Pfund Weizen, ¼ Pfund Rosinen. Während der großen Belagerung wurden diese Wochenration noch halbiert! Auch im Zweiten Weltkrieg wurden die Tunnel noch genutzt, aber zu dieser Zeit hat man den Felsen sowieso mächtig durchlöchert. Dietrich hat die Tunnelausstellung schon vor mir verlassen. Er hat durch das langwierige Absteigen Rückenprobleme. Die Bandscheibe, diese alte Socke. Prompt verpassen wir uns. Eigentlich wollte er am Ausgang des Tunnels warten, aber als ich dort erscheine, ist er weit und breit nicht zu sehen. Nach einiger Sucherei gebe ich auf und vermute ihn bereits beim gemächlichen Abstieg. Finde ihn aber auch auf diesem Weg nicht. Vielleicht ist er zur Mittelstation der Seilbahn gegangen. Ist ja auch eine Möglichkeit.
Da gerade noch geöffnet, besuche ich im Vorbeigehen noch schnell das Moorisch Castle. Ein fast würfelförmiges Kastell, reichlich uninteressant. Finde ich. Netter ist der vorgelagerte Garten mit seinem aromatischen Kräutergeruch. Eine Affenfamilie gesellt sich noch schnell dazu, Gelegenheit für ein paar Schnappschüsse fürs Familienalbum.

Wochenration

Dietrich bleibt verschwunden. Egal, was er später behauptet, garantiert hat er den Verlockungen einer kühlen Blonden nicht widerstanden.

Wieder unten in der Stadt, genehmige ich mir erst einmal ein gutes Pint gezapftes Bier. Kühl. Blond. Klar. Und in einer Bar auf der Fußgängerzone. Und damit kreuze ich zu Fuß die Fußspuren, die Anke und ich zu Beginn der Reise hinterlassen haben. Wir waren ja mit einem Mietauto nach Gibraltar gefahren. Das war Anfang Oktober 2004. Nun ist es Ende Juli 2009. Kaum zu glauben. Rund fünf Jahre ist das her! Darauf einen *toast*. Dietrich treffe ich dann im Cockpit sitzend an. Ebenfalls bei einem Bier.

Abends bleiben wir faul und suchen eins der Restaurants an der Marina auf. Und da ich Sorge habe, es irgendwann zu verpassen, bestelle ich mir ein Schwertfischsteak mit Kapern. Ist groß, ist gut, und die dazu gelieferten Kartoffeln, keine *chips* (!!!), sind es auch.

Ein typisches, abwärts gerichtetes Geschütz. Die Kordeln vor der Felsöffnung sollen das Eindringen möglicher Funken abhalten. Sicher waren sie früher weit dichter als in diesem Beispiel angeordnet.

1.546 (Mo. 27.07.09) Bin auf die glorreiche Idee gekommen, heute in der Stadt zu frühstücken. Lust auf ein typisches Englisches Frühstück. Klappt auch, und wir bekommen ein gutes und reichliches. Nur, wie immer wieder sonderbar, die seltsam teigige Konsistenz der Würstchen. *Very British* halt.

Anschließend begeben wir uns auf Streifzüge durch die Stadt. Irgendwann trennen wir uns, da jeder seine eigenen Dinge sucht. Ich begebe mich zunächst mal zum einzigen verbliebenen Schiffs-, besser Yachtausrüster. Der sitzt reichlich versteckt. Aber immerhin, es gibt ihn noch. Für einen Ort wie *Gibraltar* finde ich ihn allerdings nur mäßig sortiert. Und natürlich, genau die Leinen, die ich gerne hätte, hat er nicht im passenden Durchmesser. Nur dünner oder dicker. Muß ich wohl aus Deutschland mitbringen. Die Leinen waren mir schon wichtig, denn ich will vor der Biskaya die Reffleinen austauschen.

Familienidyll

Und wo ich schon mal in der Gegend bin, er sitzt nämlich am Rande des Geländes des ehemaligen Shepherd-Boatyards, schaue ich mir mal an, was daraus geworden ist. Der ehemalige Eigentümer hat praktisch den gesamten Grund und Boden verkauft. Es gibt zwar noch einen Reparaturbetrieb auf der Kohleninsel und den Ausrüstungsladen, aber die Werft mit ihren Stellplätzen ist nicht mehr. Wer und welches Boot hat nicht alles auf dem Werftgelände gestanden? Wer hat nicht alles in der zugehörigen Marina gelegen? Praktisch alle Größen des Segelsports und des Fahrtensegelns haben sich hier blicken lassen. Manche zerzaust auf dem Rückweg ins Mittelmeer, andere erlebnishungrig, die große Reise noch vor sich. Moitessier war hier. Natürlich die Hiscocks. Natürlich auch die deutschen Altmeister, die Schencks, die Kammlers. Und natürlich Wilfried Erdmann. In Gibraltar erstand er seinen Sextanten, und schleppte ihn auf seine KATHENA. Ohne den konnte er auf seiner hölzernen Nussschale[7] nicht die geplante und erfolgreich beendete erste deutsche Einhand-Weltumseglung ja schlecht angehen.

Erstaunt bin ich, als ich feststelle, wie unzutreffend die Angaben in unseren nautischen Führern sind. Natürlich hätten wir hier, im Dunstkreis der alten Shepherds Marina einen Liegeplatz bekommen. Sogar richtig nett inmitten des Lebens. Sicher nicht ruhig, aber mitten drin. Da hätte ich täglich mehrmals die Bedienung in einer der kleinen Bars aufsuchen können, die meine Bemerkung, ihre Kehrseite sei durch den (oberhalb des Hosenbundes widergelagerten Stringtanga) sehr verführerisch betont und lasse eine vielversprechende Fortsetzung ahnen, mit einem unerwartet freundlichen Lächeln beantwortete, täglich in Augenschein nehmen können. Augen geradeaus und weiter ...

Nachwuchs mit Fledermausohren

Es folgen ein paar Streifzüge durch die Innenstadt. Wiederholt besuche ich diverse Fotohändler, aber ich bin mit den Preisangeboten nicht sonderlich glücklich. Außerdem macht es im Moment keinen Sinn, meine Fotoausrüstung aufzustocken. Das kann warten. Im Vorbeigehen entdecke ich den kleinen Markt und kann etwas Gemüse und Brot erstehen.

Am Boot treffe ich Dietrich. Er stoppt meinen gewohnt fröhlichen und ausufernden Redeschwall mit der Feststellung, dass er 1. kein Bier habe und 2. bewegungsunfähig sei. Vielleicht war die Reihenfolge auch anders herum. Jedenfalls hat er beim Versuch, den Kühlschrank mit Bierdosen aus der Bilge aufzufüllen einen herben Hexenschuß bekommen. Völlig kollabiert, der Arme. Mit Hilfe der Dieselkanister lege ich seine Beine hoch. So kann er sich im Cockpit sonnen, entspannen und die notwendigen Lockerungsübungen machen. Die begeistern mich dann weniger.

---

[7] Bitte nicht den Ausdruck übelnehmen! Er ist natürlich liebevoll gemeint. Sein tapferes, hölzernes Schiffchen war nur knapp über 7,50 m lang!

Man stelle sich einen auf dem Rücken liegenden, nur mit einer Badehose bekleideten Mann vor, die Beine hochgelagert, meine Schönheit unbedarft daneben sitzend, und plötzlich beginnt ersterer mit schwungvollen, rotierenden Hüftübungen. Und ziemlich ausdauernd. Zum Teufel noch mal. Wo ist hier der Vorhang. Da schaut doch niemand zu. Hoffentlich. Was sollen die Leute denken ...? Wie war das, wer den Schmerz hat, spottet jeder Beschreibung? Armer Dietrich. Immerhin kann er sich am Abend, durch Schmerzmittel halbwegs still gestellt, noch in eins der Restaurants verholen.

Typische Bar – auch für das Frühstück geeignet

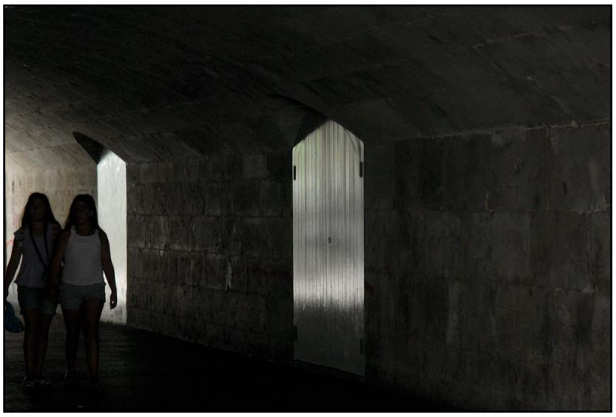
1.547 (Di. 28.07.09) Der Himmel ist bedeckt, es weht ein heftiger Wind vom Felsen herunter, der allerdings umgelenkt wird und uns von West erwischt. Man kann den Verlauf der Luftströmungen wunderbar an dem aus der Höhe herabströmenden Wolkenteppich verfolgen. Eine visualisierte Dauerfallbö sozusagen. Leider bleibt keine Zeit, das Naturschauspiel zu beobachten. Nach einer vermutlich qualvollen Nacht legt Dietrich heute größten Wert auf einen Besuch im Hospital. Ich Einfaltspinsel hatte eigentlich an Fortsetzung der Fahrt gedacht. Nun, stattdessen rufen wir ein Taxi und erkunden das gibraltinische Gesundheitssystem. Ich muß als Übersetzer mitkommen. In der Klinik geht es an-fangs erstaunlich schnell. Besonders der Teil mit der Vorkasse (150 Pfund) ist fix erledigt. Die Kassendame drückt uns noch einen Aktenumschlag in die Hand – *den müssen Sie (also wir) dem Arzt geben* – und schickt uns wieder in die Notaufnahme. Dort warten wir. Ziemlich lange. Ziemlich sehr lange. Dietrich zieht nach einiger Zeit eine Show ab. Dehn- und Lockerungsübungen unter Zuhilfenahme aller verfügbaren Einrichtungsgegenstände, als da wären, Türen, Rezeptionstresen, Wartestühle. Ein vorbeikommender Arzt schmunzelt. Ich frage mich, ob jemand, der eine so bewegliche Show abzieht, ernsthaft gehandicapt sein kann. Das Schlimme, wir kommen trotzdem nicht dran. Ich schlage vor, Dietrich soll die gestrige Cockpitnummer wiederholen: Rückenlage auf dem Boden, Beine auf die Stühle, rhythmische Hüftschwünge. Das wirkt garantiert. Entweder sind wir sofort dran oder wir werden rausgeschmissen.

Auf eigenen Spuren – in diesem Hotel haben wir 2004 genächtigt

Schließlich stellt sich auf Dietrichs Nachfrage heraus, dass man uns nicht auf der Liste hat, da wir den ominösen Umschlag in der Hand halten. Der gehört nicht unmittelbar zum Arzt, sondern in die Hände der Rezeptionsdame, dann kommt er auch in einen Stapel und wird abgearbeitet. Nachdem dieser kleine Fehler behoben ist, dauert es immer noch. Irgendwann verliere ich meine Geduld und verlange noch ganz friedlich bevorzugte Behandlung. Denn die Patienten, die mit uns kamen sind längst über alle Berge. Nicht mehr ganz so viel später endet das Ganze mit einer schmerzlösenden Injektion. Und Verschreibung härterer Tabletten. Kaum wirkt die Injektion, denkt Dietrich, der gestern abend noch nach

Fast wie in Patagonien: Wolken fallen über den Felsen

Deutschland fliegen wollte, ans Weitersegeln. Reichlich spontan und etwas schroff kommt mein Nein. Das ist natürlich nicht so hart gemeint, aber bei nüchterner Betrachtung ist (mir) das Risiko zu groß. Er kann sich zwar im Moment unter der Wirkung der Medikamentation schmerzfrei bewegen, aber auf einem Boot muß man jeden Moment mit einer unerwarteten Bewegung rechnen. Was mache ich, wenn es ihn weitab vom Land wieder erwischt. Nicht überall ist ein Hafen in der Nähe, wo man ihn einfach von Bord holen könnte. Ganz abgesehen von den grundsätzlichen Risiken. Auch wenn es Dietrichs und nicht meine Gesundheit ist, ich will und kann das in seinem aktuell angeschlagenen Zustand nicht verantworten. So machen wir uns auf den Weg in ein Reisebüro. Dietrich bucht für morgen Abend einen Flug von *Malaga* nach *Hannover*. Kurz danach verlieren wir uns in der Stadt erneut aus den Augen. Ich hoffe, Dietrich ist nicht sauer.



Die Festungsvergangenheit *Gibraltars* begegnet einem auch heute noch auf Schritt und Tritt: oben der alte Hauptzugang zur Kernstadt (vor Beginn der Landgewinnungsmaßnahmen Ende des 19. Jahrhunderts reichte die See bis an die Kasemattenmauern). Dadrunter ein Durchgang durch eine der Kasemattenmauern, ganz unten Detail eines erbeutetes russisches Geschütz

Als wir uns am Boot wieder treffen, hat sich eine seltsame Wandlung ergeben. Er hat einen Anruf erhalten mit dem Angebot, einen Monat in Usbekistan zu arbeiten. Wären wir weitergefahren, hätte ihn dieser Anruf nicht erreicht, und dieser doch sehr reizvolle Auftrag wäre an ihm vorbeigegangen. So hat doch jedes Schlechte sein Gutes.

1.548 (Mi. 29.07.09) Dietrich verlässt heute morgen das Boot. Bringe ihm den Koffer noch bis auf das feste Land, dann schneller Abschied. Gute Fahrt – Guten Flug und viel Spaß in Usbekistan.
Danach hält mich nichts mehr. Schnell die Leinen los und gestartet. Die Zeit, die Tide brennt mir auf den Nägeln. Ich will zuvor ja auch noch tanken. Auf dem Weg zur Tanke rechne und überschlage ich noch mal. Es ist schon reichlich spät. Der Weg zur Tanke, das Anlegen, der zusätzliche Weg zurück, das alles kostet Zeit. Und der Preisvorteil erscheint mir nicht gerade gewaltig. Was hatte ich an den Auto-Tankstellen gesehen? Ein Liter Diesel für null Komma neun null Pfund? Wenn das stimmt, sind das auch ungefähr 1,10 Euro. Teurer ist der Sprit in Spanien auch nicht. Eher günstiger. So mache ich kurz entschlossen kehrt und nehme Kurs auf die Straße von Gibraltar. Der Felsen – das soll nicht unerwähnt bleiben – verabschiedet sich standesgemäß. Der Himmel ist zugezogen, es ist kalt, und über dem Wasser ist es diesig. Natürlich gibt es auch richtige Nebelbänke. Und der Felsen hat sich die Wolkenkappe dicht über die Ohren gezogen. Nur in Richtung Nordwesten, dort, wo die Sonne Spaniens lachen muß, da ist auch tatsächlich Licht, Sonne und ein Hauch Himmelsblau zu ahnen.

29.07.09
Gibraltar - Barbate
37,3 sm (38.835,7 sm)
Wind: E 2-4, NW 1, W 3
Liegeplatz: Marina
xx Euro / Tag

Zwischen Ankerliegern, Nebelbänken, einem Delphin-Watchingboat und überraschend auftauchenden Tonnen suchen wir unseren Weg. Im Dunst klingen die Nebelhörner der Ankerlieger, die lautstark tönenden Kursansagen der fahrenden Schiffe, und das allgegenwärtige Gebrummel der großen Schiffsdiesel viel bedrohlicher, als es in Wirklichkeit ist. Am lautesten sind die Schnellfähren. Man hört ihr Getöse ewig lange und sieht doch nichts. Immerhin komme ich zügig voran und habe die Bucht bald verlassen. In der Straße von Gibraltar stoße ich auf einen moderaten Gegenstrom. Kein Grund zur Sorge, der muß bald kentern. Schließlich weiß ich bescheid. Hab ja meine Hausaufgaben gemacht.

Der Strom rührt sich auch. Wir werden langsamer. Mehr Gas. Wir werden trotzdem langsamer. Achterlicher Wind kommt auf. Ich setze das Groß im zweiten Reff. Recht schnell reffe ich aus.

Auch *very British* – die Pfadfinder

Bis das gesamte Groß steht. Wir werden dennoch langsamer. Wir werden geradezu anhaltend langsamer. Das geht doch nicht mit rechten Dingen zu!? Schließlich lese ich jedes meiner zwei Handbücher, die Gibraltar behandeln dreimal. Und schaue ins C-Map. Und vergegenwärtige mir den Aushang im Marinabüro. So blöd kann ich doch gar nicht sein. Alle Informationen behaupten unisono, dass jetzt westlaufender Strom herrschen oder beginnen muß. Gut, ich habe beim Berechnen der Abfahrtszeit übersehen, dass die Ortszeit mit UTC+1, also ohne Berücksichtigung der Sommerzeit angegeben wurde. Aber das macht nur eine Stund aus, und die ist schon lange vorbei. Und wir werden langsamer und langsamer. Ich zweifele langsam an meinem Verstand. Oder die Bücher sind alle verkehrt. Schließlich haben wir über 3 Knoten Gegenstrom, obwohl es nach allen Quellen seit zwei Stunden Schiebestrom geben müsste. Selbst der Wind hilft ja und weht aus Osten. Effektiv wurschteln wir uns zeitweise mit nur dreieinhalb Knoten voran. Und die Wellen sprechen ganz eindeutig die Sprache von Wind gegen Strom. Kurz vor *Tarifa* kommt ein anderer Segler schnell näher, der noch dichter unter der Küste läuft. Seltsam. Muß ich dichter unter die Küste? Mühsam krebsen wir um die Insel von *Tarifa* herum. Danach kann es doch nur besser werden. Und es wird besser. Ruckzuck erreichen wir plötzlich über fünf Knoten über Grund. Wir können sogar segeln. Echte 15 Minuten lang, dann schläft der Wind ein. Hahaha. Es wird weiter motort.

Nur schwach zu sehen, aber doch: die andere Seite der Straße von Gibraltar. Marokko, Afrika!

Schließlich erreichen wir *Barbate*. Kurz zuvor krebst da ein Schiff mit der vielsagenden Bezeichnung A32 herum. Ein Militär? Vermutlich. Er kreuzt ganz langsam meinen Kurs. Aber es passt. Also korrigiere ich meinen Kurs nicht (ich wäre auch vorfahrtsberechtigt). Kaum hat er den Kreuzungspunkt unserer Kurse passiert, dreht er ein. Vierkant auf mich zu. Der will mich wohl verar... Ich sehe mir das eine Zeitlang an. Ich werde keinen Millimeter ausweichen. Der spinnt ja wohl. Schließlich legt er einen Hauch Ruder und es sieht so aus, dass wir haarscharf aneinander vorbeigleiten werden. Ich bin fest entschlossen, auch nicht einen Deut auszuweichen. Angele schon nach der Handfunke, um den Kapitän mal zu fragen, ob er noch alle Tassen im Schrank hat. Leider kenne ich die adäquate Phrase in Spanisch nicht. Dann entdecke ich in seinem Signalmast Kugel – Rombe – Kugel. Und an seiner Seite ein angelenktes Was weiß ich. Irgendeine Stange, die irgendetwas im Wasser hält. Na gut. Aber nur deshalb weiche ich jetzt ein bisschen aus. Aber nur ein ganz kleines bisschen. Überlege immer noch, ob ich ihm per Funk die Meinung sagen soll. Meine Meinung. Als wir aneinander vorbeistreichen, kommen dort drei Herren auf die Brücke und schauen JUST DO IT an. Soll ich ihnen mit der Faust winken? Wir sind gar nicht weit weg, da kann der Kahn plötzlich schnell fahren, lebhafte Kurven fahren ... Jaja.

Barbate, d. h. die Marina, enttäuscht mich ein wenig. Das fängt schon bei der Tanke an. Es läuft etwas Strom, der das Anlegen am Ponton erschwert, zumal da noch ein kleines Angelboot im Weg liegt. Der Hempel von der Tankstelle macht aber nicht die geringsten Anstalten, mir beim Festmachen zu helfen, wie es sonst jeder Tankstellenfritze macht. Ich muß doch glatt den Skipper des Sportbootes um Hilfe bitten. Naja. Dafür ist der Preis ok. Unter einem Euro. Billiger als in Gibraltar scheints.

Die Marina weist mir dann einen Platz zu, den ich bei den aktuellen Windverhältnissen einhand nicht anlaufen kann. Ich beschwere mich in der Funke und verlange einen anderen Liegeplatz. Daß man mich nun vier Plätze versetzt ansiedelt ändert am Sachverhalt nichts. Immerhin sendet man mir nun zwei Marineros. Wovon einer weit oben auf der Kaimauer das Moped festhält und der zweite meine Leinen bedient. Ein spanischer Skipper, der meine Probleme mitbekommen hat, ist schon zuvor übergestiegen, um mir zu helfen.

Hier können siech die alten Männer den Kaffee noch leisten. Kaffee, Plausch und Kartenspiel in *Barbate*

Die Stadt *Barbate* ist eine schlichte, einfache und ehrliche Haut. Gefällt mir wider Erwarten sofort. Ich stocke erst mal meine Bargeldbestände auf. Kaufe Kleinigkeiten, bekomme *kein* Brot, trinke ein Bier. Dann zurück ins Boot. Auch da gibt es noch Hausarbeiten. Der Dreck der letzten Tage muß weg.

Abends überfallen mich die Mücken. Richtig frech und mit klarer Entschlossenheit. Ich bekomme anfangs gar nicht richtig mit, wie viele sich da auf mich stürzen. Es sieht geradezu ästhetisch aus, wie sie ihren Körper beugen und mit Inbrunst anfangen, durch meine Hautschichten zu bohren. Fehlt noch, dass ich Zuneigung zu ihnen entwickle. Schnell drauf gehaun und weg. Schließlich setze ich alle Mücken-abwehrmittel ein, die mir zur Verfügung stehen. Zwei Mückenspiralen stänkern vor sich hin und in der Vorschiffskoje werkelt der elektrische Mückentod.

1.549 (Do. 30.07.09) Bin reichlich müde, als ich aufwache. Ob es an den Mücken liegt? Oder allgemeine Erschöpfung? Nach einem schnellen Frühstück mache ich mich auf den Weg. Der gestrige Wetterbericht hat nördliche Winde versprochen, die in der zweiten Hälfte auf Nordwest drehen sollen. Anfangs schwach, dann zunehmend. Mein Wunschwetter sieht anders aus. Im Moment weht allerdings gar nichts. Absolute Stille. Ich motore aus dem Hafen und gehe auf Kurs West. Gegen 10:00 runde ich in einem weiten Bogen die Untiefen vor *Kap Trafalgar*. Welch geschichts-trächtiger Name. Irgendwo hier, zwischen dem Kap und *Cadiz* trafen die englische Flotte unter Nelson und Cornwallis und die vereinte französische und spanische Flotte unter Villeneuve und Alvara aufeinander. Sie gingen in die Schlacht unter denkbar unterschiedlichen Bedingungen. Eine hoch motivierte, bestens ausgebildete britische Streitmacht und eine zwar zahlenmäßig überlegene, aber schlecht geführte französische Flotte die über Jahre hinweg nicht in der Lage war, ihre Mannschaften adäquat zu schulen. Ohne Glauben an ihre Chance selbst in ihrer Admiralität. Wie es um die spanische Flotte stand, weiß ich leider nicht. Ihr Ausbildungsstand und ihre Kampfkraft war wahrscheinlich besser als die der Franzosen, aber man war sich im Klaren, dass der oberkommandierende Bundesgenosse im Grunde nicht für die Schlacht gerüstet war. Vom spanischen Admiral ist der Spruch überliefert, der Französische General beherrsche sein Handwerk nicht. Das Ergebnis spricht für sich. Das Verhältnis der Verluste (Toten) beider Flotten lag bei etwa 1:10. Die Briten kaperten zahllose Schiffe, die alliierten Flotten keins. Die Bedingungen an Bord der Schiffe waren die reine Hölle. Tote wurden einfach über Bord geworfen, und nach der Schlacht warf man, wie glaubhaft überliefert ist, auf manchen Schiffen, so ist es zumindest von einigen britischen bekannt, auch die Verwundeten über Bord, denen man keine Überlebens-chance mehr gab. So dankt man denen, die fürs Vaterland ihre Gesundheit und ihr Leben geopfert haben.

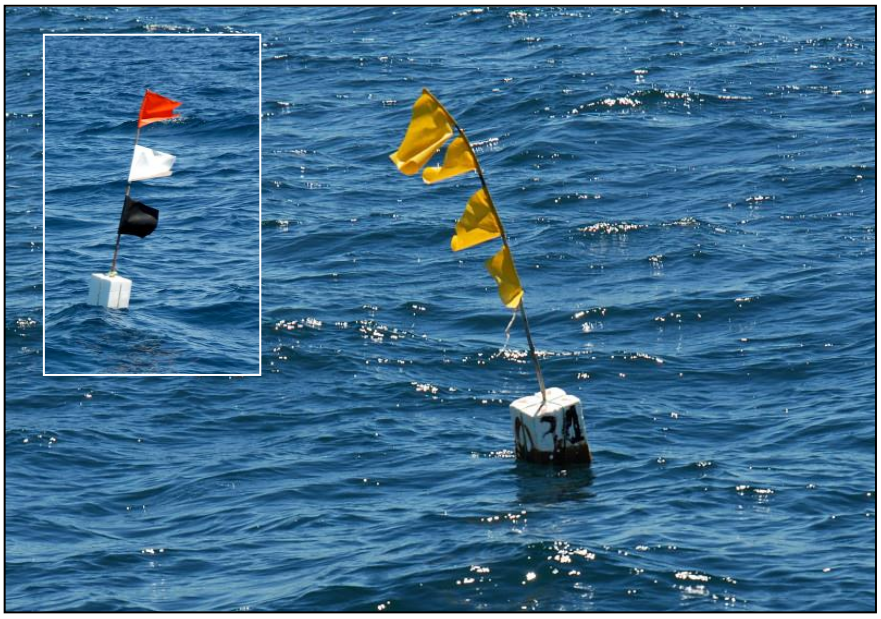
Ankerfriedhof

30.07.09
Barbate - Chipiona
51,4 sm (38.887,1 sm)
Wind: N 3-4, NW 4, WNW 3-4
Liegeplatz: Marina
xx Euro / Tag

Kap Trafalgar

Jenseits des Kaps entwickelt sich Nordwind. Anfangs Stärke 3, später 4. Immer wieder mal Stromkabbelungen. Dennoch kommen wir voran und ich beglückwünsche mich zum wiederholten Male zum gereinigten Unterwasserschiff. Es sind sieben Stunden vergangen, dass der Wind soweit schralt, dass ich das Groß im 1. Reff als Stütz setze. Zum wiederholten Male vergesse ich dabei, einen Zeising zu öffnen. (ich hatte das Groß gestern so, wie es war, im zweiten Reff, eingetütet. Nun blockiert der Zeising das Segel. Ich fiere das Großfall und versuche den Knoten des Zeising zu öffnen. Der ist aber durch den zuvor einwirkenden Zug derart zugezogen, daß ich schon ans Aufschneiden denke. Nach 10 Minuten Prokelei bekomme ich ihn dann doch los. Ich frage mich, ob diese Fehler eine Folge meiner Erschöpfung sind. Im Grund hatte ich seit Israel mit Ausnahme der Wartezeit in *Kemer* keine wirkliche Ruhephase mehr. Die kurzen Aufenthalte zwischendrin waren trotz einiger touristischen Aktivitäten immer auch mit Bootsarbeiten verbunden. Und meist viel zu kurz, um mich mal richtig ausruhen zu können. Im Grunde hab ich das Mittelmeer im Schweinsgalopp hinter mich gebracht.
Natürlich könnte ich bei dem herrschenden Wind kreuzen, aber bei direktem Gegenwind und zusätzlichem Gegenstrom macht das wenig Sinn. Mir läuft einfach die Zeit weg. Lange überlege ich, ob ich *Porto Sherry* im Norden der Bucht von *Cadiz* anlaufen soll. Aber der Wind ist noch freundlich und ein paar gewonnene Meilen können schnell einen Tag ausmachen. Also weiter. Zwei Stunden nachdem ich das Groß gesetzt habe, reffe ich aus und setze die Genua. War doch kein Fehler, weiter zu fahren. Wir können segeln! Hart am Wind zwar, aber es geht. Anfangs machen wir nur wenig Fahrt, aber schnell wird der Wind lebhafter und schließlich sind wir schneller als zuvor unter Maschine. Mit Sicherheitsabstand runden wir das Riff und das Feuer *Lara de Fuera*, das den Eingangstrichter zum *Rio Gualdalquivir* markiert. Ich bin vorsichtig, da die Flut eingesetzt hat und ich nicht riskieren möchte, dass uns der Flutstrom auf das Riff setzt.

Der Rest geht schnell vonstatten. Ab nach Osten Richtung Flussmündung und rein in die Marina. Als ich fest und sicher am Fingersteg liege, stelle ich anlässlich eines Duschgangs fest, dass ich ohne Plastikkarte nicht wieder auf den Steg zurück kann. Klasse. Niemand in Sicht, der mir das Tor öffnen kann. Soll ich jetzt über die Absperrung turnen? Beim Hafen-kapitän gibt man mir die sagenhafte Antwort, man habe nicht genügend Chipkarten. Toll. Und wie stellt man sich das vor? Ein zufällig anwesender Spanier stellt mir seine Karte zur Verfügung, die Tante der Kapitänerei besteht aber darauf, dass ich dafür 12 Euro Pfand hinterlege. Sitten sind das. Ich tröste mich bei einem großen Bier und Pulposalat in einer nahen Bar.



Alte Bekannte – die portugiesischen Fischerfähnchen begrüßen mich zu Hauf

31.07.09
Chipiona – Villa Real San Antonia / Rio Guadiana
56,4 sm (38.943,5 sm)
Wind: N 4, WNW 4, W 2-4
Liegeplatz: Marina
xx Euro / Tag

1.550 (Fr. 31.07.09) Nix gesehen von *Chipiona*. Schade. Wäre schon gerne mal durch die Stadt gestreift. Der Kathedralenbau sah ganz interessant aus, soweit man es vom Meer aus überhaupt beurteilen kann. Wirkte reichlich Neoklassizistisch. Hätte ich gerne mal ein Auge drauf geworfen. Aber es ist wie es ist: Im Schweinsgalopp geht es voran.

Ich starte bei Windstille. Was natürlich nur bedeutet, dass Rasmus mich in Sicherheit wiegen will, um mir dann, wenn ich nicht damit rechne, umso ärger um die Ohren zu pusten. So haben wir knappe zwei Stunden nach dem Start bereits Nordwind von 13, 14 kn. Also ziemlich auf die Nase. Nachdem ich die *gribfiles* aus dem Äther holen konnte, beschließe ich wegen der langfristigen Wettertendenzen, einen Kurswechsel. Lieber das nahe *Mazagon* anlaufen und danach kürzere Schläge machen. Seltsamerweise richtet sich das Wetter aber nicht so richtig nach der Prognose. Heute jedenfalls nicht. Nach etwas mehr als einer Stunde auf neuem Kurs, kehre ich auf den alten zurück. Vorsichtshalber rufe ich noch die im Revierführer angegebene Nummer an, um mich nach den aktuellen Tiefen auf der Barre des *Rio Piedra* zu erkundigen. Ergebnis: ganz flach. Der Mann am Telefon sagt, ich solle unbedingt kommen, es wäre dort sehr schön. Glaube ich ihm unbesehen. Aber: ich muß bei Hochwasser einlaufen, das bedeutet um Mitternacht. Das ist nun auch nicht das Wahre. Vor allem müsste ich für die Ausfahrt aus dem Fluß auch wieder auf Hochwasser warten. Was bedeutet, vor morgen Mittag käme ich nicht weg. Das wäre aber zu spät, um das ruhige Morgenwetter auszunutzen. Nach einigen Überlegungen entscheide ich mich für einen weiteren Kurswechsel, diesmal allerdings für ein Ziel weiter westlich. Will versuchen, den *Rio Guadiana* anzulaufen. Das geht dann zeitweilig wunderbar. Der ungünstige Wind nimmt ab, die Strömung, die mal wieder entgegensteht, nimmt ab, ich komme unerwartet zügig voran. Natürlich nicht die ganze Zeit, gegen Abend meldet sich ein alter Bekannter, der Nordwind, und macht sich auch ganz deutlich, damit ich ihn ja nicht übersehe. Die letzten Stunden wird also gebolzt. Dennoch ist meine Stimmung nun ganz gut bis ausgelassen. Trotz der Bolzerei halten wir eine erfreuliche Geschwindigkeit über Grund.

Die Mündung des *Rio Guadiana*

Dann meldet sich noch eine alte Bekannte zurück. Eigentlich nicht eine, Hundertschaften, ja ganze Heerscharen. Die portugiesische Fischerboje. Eigentlich muß man **P**ortugiesische Fischerboje schreiben. Stehender Begriff. Schrecken aller Segler. Dicht an dicht, mal in Reihen wie ein ordentlicher deutscher Forst, mal im Chaos angeordnet. Aber immer beunruhigend bis im Weg. Den Großteil der Fahrt verbringe ich Ausschau haltend im Cockpit. Unter Segeln sind die Dinger ziemlich unproblematisch. Aber mit dem Propeller... Ich will gar nicht daran denken. (Ein Schlag, ein Rumpeln, der Motor erstirbt. Taucheinsatz mit dem Messer, dabei stets in der Gefahr, vom Boot eins aufs Haupt zu bekommen ...). Spannender wird es noch, als die Sonne weiter im Westen steht, und die Fähnchen heimtückisch im gleißend von den wellen zurückgeworfenen Gegenlicht lauern. Wenn dann dazwischen auch noch Trawler mit unberechenbaren Kursen herumgeistern, ist für Hochspannung gesorgt.

Letztlich geht alles gut. Die Einfahrt über die Barre in den Fluß ist ausgetonnt. Nur macht die Seekarte deutlich, dass die Betonnung sehr seltsam steht. Da es scheint, als herrsche trotz steigenden Wassers gerade Stillwasser, schleiche ich mich vorsichtig an. Dann nähert sich zu meiner Freude von achtern ein größerer Fischer.

Der hat gewiß nicht weniger Tiefgang als ich. Ich lasse ihn vorbei und hänge mich dann in sein Kielwasser. Das wäre jetzt ein Erlebnis für Dietrich. Runter mit dem Gashebel. Mit 7,5 Knoten taumeln und torkeln wir durch die Stromwirbel, immer dem Fischer hinter. Und tatsächlich, eine der roten Tonnen umfährt der Fischer mit einem gekonnten Haken auf der offiziell falschen Seite. Ein Auge verfolgt stets das Echolot. Meist zeigt es als Minimum 2,7 m. Durchaus noch komfortabel. Das die Anzeige zwischendurch auf nur 0,3 m springt, interpretiere ich als Fehlanzeige. Hervorgerufen durch die Verwirbelungen im Kielwasser des Fischers. Und ich hoffe, dass mich dieser Glaube nicht trügt. Letztlich ist die Passage über die Barre keine lange Strecke, und dann kann ich mir meinen Kurs wieder selbst suchen.

Im Marina-Hafen mache ich ein spekatuläres Schnellwendemanöver auf beengtem Raum, um mich gegen den auflaufenden Strom an den Empfangsponton zu legen. Prompt kommt ein Mann und erklärt, dort dürfe ich nicht liegen. Immerhin, er hilft mir, JUST DO IT mittels der Festmacherleinen ein ganzes Stück stegaufwärts zu treideln. Danach sehe ich meinen Wohltäter nicht wieder.

Villa Real San Antonio lässt noch den alten Charme erkennen und trägt ihn heute mit viel Patina

Nach einem kurzen Streifzug über die hafennahe Promenade kehre ich in der Marinagastronomie ein. Das Bier ist preiswert, die Paella ist es nicht. Und zu allem Überfluß ist letztere nicht einmal gut. Paella soll man halt in Spanien essen. Hier, in *Villa Real San Antonio*, welch epischer Name, bin ich bereits in Portugal.

1.551 (Sa. 01.08.09) Ich quere die Barre auf dem Track, den ich gestern aufgezeichnet habe. Überall ausreichende Tiefen, niemals flacher als 2,30 m unter unseren Kielen. Ein anderer Segler, der etwas vor mir gestartet ist, nimmt die Tonnen so, wie man es in der „Schule“ lernt, und siehe da, auch er kommt durch. Und wundert sich wahrscheinlich, welch merkwürdigen Kurs ich fahre. Habe übrigens am Morgen die Uhrzeit umgestellt. Es gilt nun UTC-1.

01.08.09
Villa Real San Antonio - Villamoura
44,1 sm (38.987,6 sm)
Wind: N 2-4, NNE 2-3, WSW 3-5, W 3-4
Liegeplatz: Marina
xx Euro / Tag

Draußen kann ich das Segeln mal richtig genießen. Keine Welle, guter Wind (auch wenn es sich im Logbuch nicht direkt niedergeschlagen hat, seltsamerweise weht es zeitweise aus südöstlichen Richtungen). Bei halbem Wind stehen beständig 8 und mehr Knoten auf der Logge. Über Grund ist es etwas weniger. Dann nimmt der Wind ab, es wird gemütlicher. *Carpe diem!*[8] Sage ich mir. Grüble lange über die Möglichkeit, in der Lagune bei *Faro* und *Olhao* zu ankern. Bin eigentlich fest entschlossen, es mir dort gemütlich zu machen, denn am Nachmittag soll es heftiger wehen, und genau aus der Richtung, in die ich will. Als ich vor der Einfahrt zur Lagune stehe, ist es gerade windarm aus südlichen Richtungen. Wenn das nicht nach Zielwechsel schreit? Also *carpe diem!*[9] In etwas anderer Interpretation. Weiter geht’s. Ganz knapp schrammen wir an den Flachs im Süden des *Cabo Santa Maria* vorbei. Eine ockerfarbene Wasserfläche zeigt wenige Meter neben unserer Kurslinie die flache Sandbank an. Dann müssen wir noch etwas nach West vorhalten, ehe wir auf das Ziel hin abfallen können. Der Wind, dieser Schelm, dreht natürlich mit unserer Kurslinie mit. So dass wir ihn immer schön aus vorlicher Richtung bekommen. Und natürlich nimmt er kräftig zu, kaum dass wir das Kap zwei Meilen hinter uns gelassen haben. Es beginnt ein elender Hack. Und ich frage mich, wieso ich jetzt nicht gemütlich vor Anker in den Prielen zwischen *Faro* und *Olhao* liege. Bis zu sechs Windstärken ärgern mich. Dazu baut sich auf den flachen Sänden eine unangenehm steile See auf. Mehrfach steckt JUST DO IT ihre Nase in eine Welle und lässt sie sich gründlich spülen. Auch ich bekomme bei meinen Manövereinsätzen gehörige Salzwasserduschen. Hader und Jammer, aber ein ist so Tag gewonnen.

---

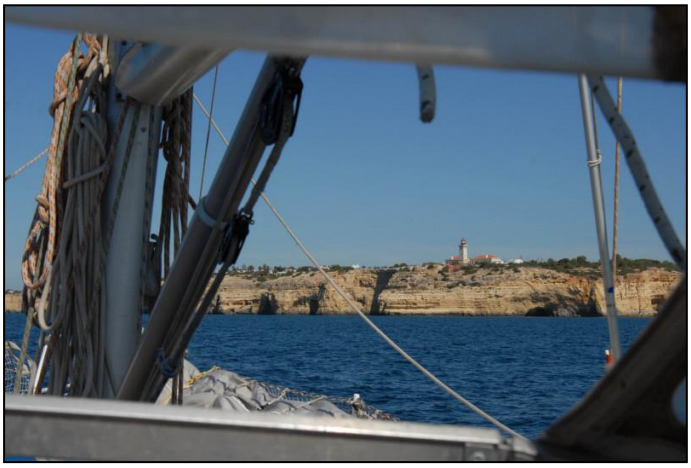
8 Genieße den Tag

9 Dieser lateinische Satz lässt sich auch mit „Nutze den Tag!“ übersetzen. Und kann entsprechend interpretiert werden.

Die Marina in *Villamoura* zeigt sich unerwartet teuer, dafür muß ich zum Ausgleich das wifi extra bezahlen. Und kann dann nicht aus der wifi-Verbindung ausloggen, so dass mein kleines Guthaben aufgezehrt ist, als ich mich eine Stunde später noch mal einloggen will. Es ist doch sonderbar. In Südamerika ist das überall kostenlos. Und hier bieten preiswerte Marinas diesen Service, wenn sie ihn haben, meist auch kostenlos. Aber teure Marinas rechnen alles gesondert ab: Stromverbrauch, Wasserverbrauch, Internet und nehmen meist auch die höchsten Kautionen für Plastikkarten. Wahrscheinlich, weil es der wohlhabenden Kundschaft nicht drauf ankommt, nur wegen 10 Euro Pfand noch mal zum Marinabüro zu rennen und die Plastikkarte für die Stegtore und Toiletten zurückzugeben.

So versuche ich wenigstens, die Vorteile der Marina zu nutzen: das Boot wird gespült und vom Salz befreit, der Wassertank gefüllt. Leider entdecke ich da schon wieder erste Algen am Rumpf.

1.552 (So. 02.08.09) Die gestrigen Telefonate mit meinem Vater und meinem Bruder beschäftigen mich. In der Heimat warten gewaltige Probleme. Entsprechend schlecht schlafe ich. Hat auch ein Gutes, so fällt es mir nicht schwer, früh aufzustehen. Zwanzig Minuten vor acht verlassen wir die Box. Noch schnell und beiläufig an der Tanke vorbeigeschrammt. Der Tankwart kommt schon mit einem Umschlag für mich, ich reiche ihm meine Quittung.
„*Carton! Carton!*“
Ich verstehe nicht ganz auf Anhieb, doch dann fällt der Groschen. Die Plastikkarte. Die Hauptsache. Das Ding, für das ich im Umschlag den Pfand zurück erhalte. Habe ich prompt vergessen. Der Zettel ist letztlich unwichtig. Um die Chipkarte geht es. Ich stürze schnell unter Deck, fingere in meiner gestern getragenen Hose herum und stürze dann wieder ins Cockpit. Reiche ihm die Karte.
„*Desculpe!*“



Dicht unter der felsigen Küste der *Algarve*

02.08.09
Villamoura – Lagos - Alvor
33,2 sm (39.020,8 sm)
Wind: NNW 3-4, WSW 2-3, SW 2, WNW 5
Liegeplatz: vor Anker

Unmittelbar vor der Hafeneinfahrt kann ich Segel setzen. Groß und Genua. Drinnen war es fast windstill, hier herrscht ein angenehmer Wind. JUST DO IT lüpft die Rockschöße und stürmt los. Bei vorlichem Wind und belangloser Welle jagen wir dahin. Fast ununterbrochen steht die Logge bei 8 und mehr Knoten. In Spitzen erreichen wir 9,2 Knoten. So ganz kann das nicht stimmen. Ich habe den Eindruck, dass die Logge mit zunehmender Geschwindigkeit auch zunehmend übertreibt. Doch auch nach GPS erreichen wir konstant 7 und mehr Knoten. Segeln vom Feinsten. Zeitweise nimmt der Wind so weit zu, dass ich schon an einen Vorsegelwechsel denke. Das will ich natürlich herauszögern. Also steuere ich einige Male per Hand, besonders um den Autopiloten in den Böen zu entlasten. Als wenn jemand einen Schalter umgelegt hätte, ist der Wind plötzlich weg. Und kommt wenige Minuten später aus dem Westen. Ich packe die Genua ein, reffe das Groß, starte den Motor. Fünf Minuten später stoppe ich letzteren, packe die Genua wieder aus, schüttele das Reff aus dem Groß. Der Wind kommt seltsamerweise plötzlich aus Südwest. Gar nicht drüber nachdenken, ausnutzen. Während der Plackerei mit den Segeln und der noch laufenden Maschine machen wir einen Vollkreis. Habe nicht gemerkt, dass der Autopilot zwar eingekuppelt, aber nicht aktiviert war. Habe wohl zu flüchtig auf den Knopf gedrückt. Bei der Gelegenheit überfahren wir unbemerkt eine Fischerboje. Geht aber gut.

Noch etwas Segeltrimm, gleich haben wir den Knotenpunkt erreicht

Hart am Wind geht's bei leichtem Südwest der alten Kurslinie entgegen

Fröhlich plätschernd gleiten wir dahin und nähern uns den imaginären Kurslinien, die JUST DO IT vor fünf Jahren hier gezogen hat. Ich denke, der Kurs, der uns seinerzeit direkt in die Lagune von *Alvor* führte, dürfte der östlichste aller Kurse gewesen sein, die wir hier damals ins Wasser gezeichnet haben. Mit abnehmendem Wind nähern wir uns immer zögerlicher dem Punkt. Ich hole das Iridium hervor und bereite eine kleine Live-Reportage für Anke vor. Mittlerweile bin ich doch reichlich euphorisch und habe feuchte Augen. Da sind die vier, fünf würfelförmigen Appartmenthäuser von Alvor, da kann ich die langgestreckte Nehrung erkennen, die die Lagune vor dem Meer schützt, dahinter der kleine Rücken, auf dessen Höhe die anwesenden Fahrtensegler seinerzeit eine denkwürdige Potluck-Party veranstalteten. Und da sind die kurzen Molen, die die Einfahrt in die Lagune markieren. Jetzt kann ich zwischen den

Molenköpfen das Lagunenwasser erkennen. Bei einer Probereportage versagt mir glatt die Stimme.
Der eigentliche Live-Report des rasenden Reporters von Bord der JUST DO IT geht dann schief. Ich habe in meinem gefühlsgeschüttelten Zustand glatt verdrängt, dass heute Sonntag ist. Da rufe ich natürlich vergeblich Ankes Nummer auf der Arbeit an. Da muß sie eben später einen Konservenreport hören. Wirklich schade, dass Anke in diesem persönlichen Moment nicht dabei ist.

Sonderbarerweise bin ich in dem Moment, als wir um 12:46 Ortszeit[10] mit sagenhaften 2,5 Knoten unter voller Besegelung, also mit Genua und Groß, auf der Position 37°05,7´N und 008°38,1´W über die alte Kurslinie driften wieder ganz ruhig und gelassen. Und danach bleibt keine Zeit für Sentimentalitäten. Um 12:48 ist der schwächelnde Südwest-Wind weg, und noch bevor ich die Genua geborgen habe, weht er plötzlich mit bescheidenen 2 Windstärken aus Süd. Fünf Minuten später springt er erneut um. Erst auf Nord, dann auf West, schließlich pendelt er sich auf NW ein. Mit vier Beaufort, Tendenz zunehmend. Weg mit dem Groß. Die Genua ist schon drinnen. Bei dem Gekreisel, dass wir während der Segelbergemanöver unfreiwillig veranstalten, beschreibt unser Kurs eine Art Brezel über der alten Kurslinie. Auf seemännisch: einen Überhandknoten. Nun sind die Kurse von 2004 und heute wirklich unlösbar miteinander verknüpft. Das JUST DO IT bei der Gelegenheit noch ein Fischerfähnchen mit eingebunden hat, war nicht beabsichtigt. Ich hoffe, der Fischer trägt es gelassen. Seltsame ist, dass ich das Fähnchen nicht mehr ausmachen kann, nachdem ich das Boot wieder auf Kurs gebracht habe. Hängt es jetzt irgendwo unter dem Boot?

Flamingos (*Flamingo flamingo*) machen ihre Aufwartung

Schnell gebe ich Gas, denn ich will gleich Nägel mit Köpfen machen. Ab nach *Lagos*. Tanken. Das gestaltet sich etwas hinderlich. Die Tankpier ist besetzt. Dafür gibt es am Anmeldepier der zugehörigen Marina noch eine Lücke. Zwei Skipper der wartenden Boote nehmen meine Leinen an. Nutze die Zeit und erkundige mich nach den Marinagebühren. Teuer, teuer. Als an der Tanke Platz ist, gibt es natürlich niemanden, der gerade helfen kann. Na, der Wind steht genau auf die Nase von JDI, da ist das Ablegen nicht ganz so schwer. Bei dem Gekreisel zur Tanke rast mir noch so ein offenes Sportboot in den Weg. Ich muß ihm ziemlich verärgert klar gemacht haben, dass jetzt ich an die Tankpier gehe. Er hat sich gefälligst hinten einzuordnen. Werde denn auch ganz höflich vorgelassen. Der Tankwart lässt sich auch nicht blicken. Wozu ist man mittlerweile erfahrener Singlehander. Wir bekommen das Anlegen auch so hin. Später gesteht der Tankwart, dass er Hunger hatte und bewusst nicht hingeschaut hat. Er wollte zuerst was essen. Hempel. Das Beste: bis auf American Express werden keine Kreditkarten mehr akzeptiert. Die hat natürlich niemand, und der Tankwart beklagt, seit sein Chef diese Regel eingeführt habe, höre er täglich mindestens einhundert Mal, dass American Express so ziemlich die mieseste Kreditkarte sei, die man haben kann.

Als ich endlich auf dem Weg nach *Alvor* bin weht es bereits mit 5, ansatzweise 6 Beaufort. Bin gespannt, wie es sich in der flachen Passage zum Ankerplatz verhält. Schneller Blick auf die Tide, das Hochwasser ist vorbei, das Wasser läuft nun ab. Trotz der veränderlichen Sände erweist sich C-Map als überraschend genau. Ich nutze es allerdings nur als Kontrollinstanz. Meinen Kurs lege ich nach Augenschein fest. Der lässt sich anhand der Wasserfärbung auch gut erkennen. Nachdem der

[10] Entspricht 11:46 UTC bzw. 13:46 MESZ

schwierigste Teil geschafft ist, zockele ich einmal durch das enorme Ankerfeld. Mehr Boote als damals. Eine sehr schöne Dschunke, ein Reinke-Secura-Verschnitt aus England und eine etwas vergrößerte Version von Erdmanns Ur-KATHENA sind die interessantesten Boote. Jedoch kein bekanntes Boot.

Der Anker fällt unweit des Ortes. Ich fühle mich müde und abgeschlafft. Und bin plötzlich reichlich antriebs- und motivationslos. Eine deprimierende Wettervorhersage für die nächsten Tage. Nur kräftiger Nordwind. Und niemand, da, mit dem man feiern könnte. Ein Telefonat mit Anke, der ich nun eine Live-Konserve überspiele, baut mich wieder auf. Fünfzehn Minuten später schwimmt bereits das Dingi im Wasser. Und dann rudere ich an Land. *Alvor* in der touristischen Hochsaison. Zu 99% voll gepackt mit Engländern. Aber irgendwie hat es doch noch was vom alten Charme. So langsam kommt die Erinnerung wieder. Ach ja, hier war ein kleiner Kaufladen, da war doch der Dorfplatz, dort geht es zur Kirche ...

Die große Kirche in Alvor

Ein mit dicken Fischstücken belegter Spieß lacht mich aus einer Auslage heraus an. Was das denn sei? Wolfsbarsch. So kehre ich spontan in eine ungewöhnlich schlichte und einfache Restauration ein. Wirkt eher wie Imbissbude. Drinnen noch mal ein Blick auf die Speisekarte. Doch, es bleibt beim Wolfsbarsch. Meine Wahl war denn auch kein Fehler. Das Restaurant ist ausgezeichnet. Und die Bedienung, mit der ich gleich ins Gespräch komme, ist Brasilianerin. Daher die Kontaktfreude. Brasilianer sind ja im Vergleich zu den eher zurückhaltenden Portugiesen ausgesprochen kommunikativ. Sie kommt aus der Nähe von *Domingo Martins*. Wie klein ist doch die Welt. Und war auch schon in Deutschland. In Erkelenz. Was verschlägt eine Brasilianerin nach Erkelenz?

Auf dem Rückweg suche ich noch nach unserem früheren Lieblingsrestaurant. Ein Inder. Findet sich auch schnell. Der Chef steht auf der Straße vor der Tür. Und spricht mich an. Ich erzähle, dass ich vor fünf Jahren schon mal hier war. So werde ich gleich auf einen Drink eingeladen. Es hätten auch mehrere sein können, aber ich bin einfach zu müde.

1.553 (Mo. 03.08.09) Seit langem endlich mal wieder ein langer und ruhiger Schlaf. Der Wind ist irgendwann in der Nacht, es mag gegen 04:00 gewesen sein (ich war also doch gelegentlich wach) eingeschlafen. Bis Mittag bleibt es still bis schwachwindig. Sofort beginnen wieder die Zweifel, ob ich gestern hätte vielleicht noch bis *Cabo Vicente* hätten gehen sollen, und ob es heute eine Chance gegeben habe, vor der portugiesischen Westküste Nord zu machen. Aber wie passt das zur Vorhersage? Andererseits, ich muß unbedingt ein paar Bootsarbeiten machen. Der Motor braucht einen Ölwechsel und die Einspritzpumpe nicht weniger. Das sind dann auch die ersten Aufgaben, denen ich mich widme. Und wo ich gerade in Schwung bin, beginne ich auch mit Putzarbeiten, schrubbe die Herdumgebung, die schon wieder Spuren der Braterei zeigt, und wische. Eine Haushaltstag also.

Meist ist sie geschlossen, heute kann ich doch mal rein

Am Nachmittag widme ich mich der Neu-Orientierung in *Alvor*. Die Erinnerungen kommen wieder. Hier ist dieser Weg, genau, da war die Bibliothek, da war der kleine Platz... Von der Touristen-Information bekomme ich die nötigen Informationen über die Verbindungen nach *Lissabon*. Und das fatale Ergebnis, dass es in *Alvor* praktisch keine Internet-Cafes gibt! Ein Bier an der Promenade, unten am Ufer der Lagune muß ich teuer bezahlen. Die Wirte beklagen sich, dass sie so wenig Kunden haben. Aber das gleiche Bier kostet in der Hauptfressmeile des Städtchens ein Viertel weniger. Muß man sich da wirklich wundern? Die Kundschaft stimmt mit Füßen ab. Abends nehme ich beim altvertrauten Inder mein Traditionsmahl ein. Aber so allein kommt keine rechte Feierstimmung auf.

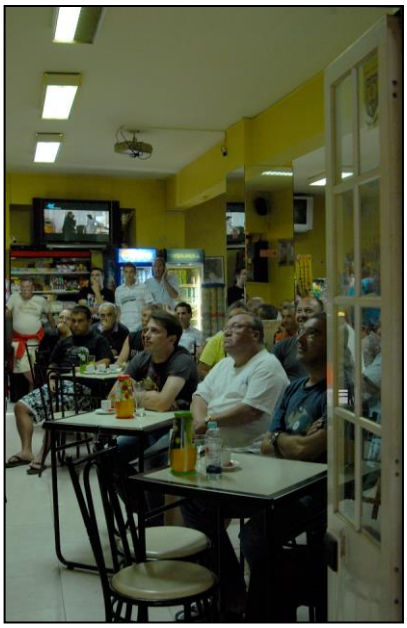
Vor der Lagune

1.554 (Di. 04.08.09) Wieder so ein ruhiger Ankertag. Wieder den ungewohnt langen Schlaf genossen. Und erneut den Bootspflichten gerecht geworden. Beinahe allerdings nicht: Heute musste der Wassermacher gespült werden oder wenigstens laufen. Irgendwie habe ich dabei die beteiligten Schläuche verwechselt, und den falschen Schlauch zum Ansaugen des Spülwassers in das Spülwassergefäß gesteckt. Mit dem Ergebnis, dass der richtige Schlauch Luft zog. Was der Pumpe nicht eben zuträglich ist. Nachdem ich den Fehler bemerkt, das System gestoppt, die Schläuche getauscht und wieder gestartet hatte, war die Pumpe nicht in der Lage, das Spülwasser anzusaugen. Auch nicht, nachdem ich soweit es ging den Ansaugschlauch von Luft befreit hatte. Blieb nichts übrig, als den Wassermacher ganz normal laufen zu lassen. Da war der Wasserzufluß gewährleistet. Nur, dass ich in meiner Verärgerung über mich selber nun auch noch übersah, dass ich nach der letzten Wasserproduktion den Wählhebel nicht auf die Ausgangsstellung zurückgedreht hatte. So plätscherte nun das anfängliche Ausschußwasser fröhlich in den Tank. Es dauerte reichlich lange, bis ich salopp gesagt, schnallte, was da schon wieder schief lief. Ab heute sind die Schläuche jedenfalls zweifelsfrei beschriftet. Das wird nicht wieder vorkommen. Und das falsche Wasser im Tank? Ich tröste mich mit der Erkenntnis, dass etwas Mineralstoffe und organische Beimengen nicht schaden und gfs. nur meine Abwehrkräfte stärken werden. Schließlich teste ich meine Widerstandskraft auch an anderen Fronten. Esse beispielsweise schimmliges Brot ohne es zu merken. Das wird mir morgen passieren, aber das weiß ich heute ja glücklicherweise noch nicht. (Ist aber auch hinterhältig, wenn das Brot außen einwandfrei aussieht und innen schimmelt.)

Anderthalb Stunden darf auch die Maschine laufen, um die Batterien zu laden. Bin mit dem Energieverbrauch gegenwärtig sehr zufrieden. Die seit Verlassen des Mittelmeeres doch deutlich niedrigere Umgebungstemperatur, vor allem das kühle Atlantikwasser, machen sich bemerkbar. Der Kühlschrank springt deutlich seltener an. Und das senkt den täglichen Energieverbrauch dramatisch.

Bei meinem heutigen Landausflug stelle ich fest, dass *Alvor* kein guter Ort zum Einkaufen von Lebensmitteln ist. Wenig Geschäfte, wenig Auswahl und teuer. Muß morgen wohl nach *Portimao*.

Ansonsten? Ich übe mich im Betakeln von Tampen und Kochlöffelgriffen (mit einem Motu-Takling ...) und versuche ein bisschen zu sozialisieren. Dazu besuche ich ein Boot, das verdächtig nach Reinke Secura aussieht. Ist es auch. Gesegelt von der Engländerin Allison und dem Südafrikaner Bruce. Wir verstehen uns ganz gut und ich lade die beiden abends zum Umtrunk ein. Sie tauchen jedoch nicht auf. Irgendwann paddeln sie allerdings doch an JUST DO IT vorbei. Lautstark und immer lautstärker streitend. War wohl nicht der rechte Abend für einen Umtrunk.



Im Fernsehen kommt das Spiel von Benfica Lissabon. Die Kneipen sind voll.

1.555 (Mi. 05.08.09) Bei der morgendlichen Windstille ist es kaum zu glauben, dass es jenseits von *Cabo Vicente* so viel heftiger zugehen soll. Aber es wird wohl stimmen. Die *gribfiles* stellen das Wetter jedenfalls sehr viel heftiger da als noch vor zwei Tagen.

Heute habe ich einen kleinen Ausflug nach *Portimao* gemacht. So ganz umgehaun hat mich die Stadt nicht. Bin doch ganz froh, in der Lagune von *Alvor* zu liegen. Streife ein wenig durch die Straßen der Kernstadt, genieße ein gutes Eis und suche nach einem Schiffsausrüster. Da werde ich allerdings enttäuscht. Aber nicht so schlimm, ich habe nicht wirklich dringenden Bedarf an irgendwelchen Dingen. Dabei stoße ich auf eine Art alte Karavalle. Ein den alten Seelenverkäufern so halbwegs nachempfundenes Ding, die SANTA BENARDA. Als ich das Schmuckstück ein wenig bewundere schnappe ich deutsche Laute auf. Das Boot ist fest in deutscher Hand. Deutscher Skipper, teilweise deutsche Crew. Sie machen hier Ausflugsfahrten. Die Crew lädt mich spontan zum Mitsegeln als Co-Crew ein, aber der Skipper ist dagegen. Es ist kein Platz mehr an Bord. Sie seien so ausgebucht, da passe weder eine zusätzliche Crew noch ein zusätzlicher Passagier mehr auf das Boot. Schade. Vielleicht wird es ja an einem der nächsten Tage was. Wäre ja ganz nett gewesen. Die einladende Crew war natürlich eine nette Surflehrerin. ...

Portimao ist eine Stadt der Störche

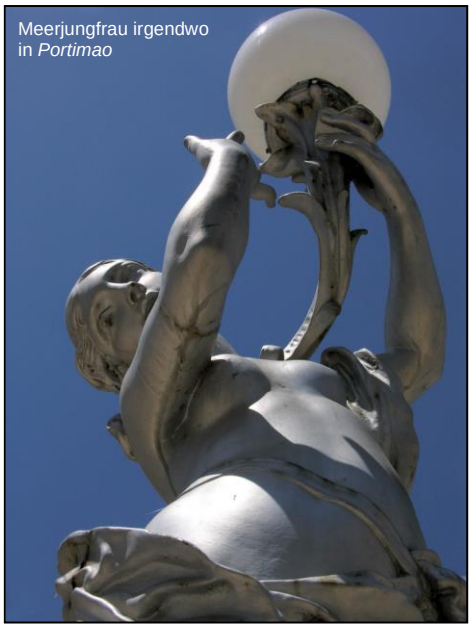
Auf dem Rückweg nach *Alvor* besuche ich den Aldi. Tip: Fahr von *Alvor* mit einer Taxe zum Aldi, ist gar nicht weit. Das Geld hast du locker raus, bei einem größeren Einkauf. Der Haken, von *Portimao* aus ist er noch viel näher. Hätte erst gar nicht nach *Alvor* zurückkehren müssen. Nun, der Aldi sieht genauso aus wie bei uns zu Haus. Selbst die Verkäuferinnen entsprechen dem deutschen Aldi-Verkäuferinnen-Stereotip. Obwohl sie waschechte Portugiesinnen sind. Und mit der alditypischen Geschwindigkeit werden meine Einkäufe durch die Kasse gejagt und meine sorgsam konstruierte Reihenfolge durcheinandergebracht, die sicher stellen sollte, dass die empfindlichen Dinge nicht gequetscht werden. Kann ich mit Karte bezahlen? Schroffes nein. Nur mit Aldi-Karte. Ob man mir ein Taxi rufen könne. Ausgeschlossen, untermalt mit einem Blick, als ob ich einen unsittlichen Antrag gestellt hätte. Das müsse ich mir bei dem Einkaufszentrum da drüben organisieren. Ich bin so unhöfliche Portugiesen gar nicht gewohnt. Da hat das Aldi-Management aber perfekte Arbeit geleistet. Ob ich denn da mit dem Aldi-Karren hinkarren solle? Nun gibt es doch noch eine freundliche Regung. Den könne ich hier an der Kasse zwischenlagern. Ich schwöre mir, bei keinem portugiesischen Aldi mehr einzukaufen. Mit Glück fährt mir gerade ein Taxifahrer vor die Füße, als ich loslaufen will. Der will aber eine Gebührenzuschlag, dessen Sinn ich nicht verstehe und rührt dafür nicht eine Hand, um mir beim Ein- und Ausladen zu helfen. Heute will man mir mein Portugalbild wohl versauen. Später erfahre ich, daß es einen Zuschlag für Gepäck im Kofferraum gibt.

Den Rest des Tages verbringe ich in einer Bar mit wifi, trinke einen schlechten Mojito und schreibe mails bzw. recherchiere über meinen potentiellen Arbeit- oder Auftraggeber.

Portimao

Zurück an Bord gibt es noch mal Spannung. Eine Charter-Plastikschüssel versucht gerade mit JUST DO IT anzubandeln. Also wirklich, kaum ist man mal weg, nichts als Dummheiten im Kopf. Und dann auch noch ohne Gummis. Schnell krame ich zwei Fender hervor und verhindere das Schlimmste. Die beiden haben sich bei ihren Annäherungsversuchen noch ganz friedlich verhalten. Ich vermute, daß PANCINO sich gar nicht im Klaren war, dass JUST DO IT ganz schön beißen kann, wie sie in der *Caleta Ideal* ja deutlich bewiesen hat. Wenig später kommen die spanischen Chartergäste, entschuldigen sich und suchen sich einen neuen Ankerplatz. Glück im Unglück, ihr Anker hing nicht in JUST DO IT´s Kette.

1.556 (Do. 06.08.09) Kein besonderer Tag heute. Mache dies und das. Am Nachmittag besuche ich Tom von der EAGLE. Ein Eigenbau-Katamaran. Er bietet sich an, mich am Sonntag zum Zug zu bringen und während meines Deutschlandtrips auf JUST DO IT aufzupassen. Um unseren Aufenthalt zu würzen, bandelt die Plastikschüssel, die gestern JUST DO IT heimzusuchen versuchte just in diesem Moment mit EAGLE an. Kaum von dieser befreit, hängt sie am davor ankernden Boot. Ich kann mich schließlich nicht mehr beherrschen und gebe dem überforderten Charterskipper Anweisungen. Auf Spanisch. Ich kann´s ja.



Meerjungfrau irgendwo in *Portimao*

1.557 (Fr. 07.08.09) Es ist seltsam. Es gibt Tage, da fliegen auf dem Kartentisch und dem Salontisch mehrere Kugelschreiber herum, und dann gibt es die Tage, wie den heutigen, da ist kein einziger zu finden. Und es gibt keine plausible Erklärung für diese Unterschiede!

War wieder in *Portimao*. Habe Zugfahrkarten für den 10. gekauft. Ging recht schnell. Anschließend noch ein wenig durch die Kernstadt und die Fußgängerzone gestreift. Am Fluß zu Mittag gegessen. Dann wieder zurück nach *Alvor*.

1.558 (Sa. 08.08.09) In der Nacht nimmt der Wind auf 5 Windstärken zu. Die Kette rumpelt zeitweise mörderisch. Scheint, daß sie irgendwo über ein Stein- oder Eisensteinplatte läuft. Habe bei Niedrigwasser in den Prielen Eisensteinstücke gefunden. Ist nicht schlimm, nur laut.

Tom kommt am Morgen zu Besuch. Ich weise ihn in das Boot ein. Er will mich Montag morgen zum Bahnhof bringen.

Die Muschelsucher von Alvor

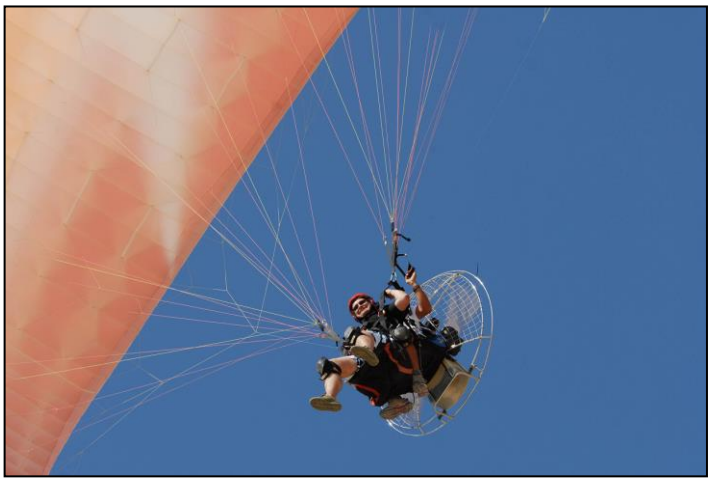
Bin im Moment ständig müde. Keine Ahnung, woran das liegt. Raffe mich dann aber auf und gehe an Land. Bekomme auch zügig einen Termin beim Frisör. Eine halbe Stunde später sehe ich wieder vorzeigbar aus. Für 10 Euro bin ich auch zufrieden. Danach gönne ich mir noch einen Kaffee und ein Banana-Split. Letzteres finde ich zwar arg teuer, aber die gelieferte Eisportion ist dem Preis angemessen. Zu meinem Verdruß fängt die kleine Kamera mit der ich heute unterwegs bin an zu streiken. Meldet einen Systemfehler und fordert professionelle Hilfe. Toll.
Leider hat der Wind im Lauf des Tages weiter zugenommen. Mein Versuch, mit Hilfe des Außenborders zurück zu kommen, scheitert. Der Motor will sich nicht regulieren lassen und läuft vom Start weg mit viel zu hohen Drehzahlen. Völlig unkontrollierbar. Es bleibt nichts übrig, als zu rudern. Eine langwierige, kraftraubende und vor allem nasse Angelegenheit. Wieder an Bord füge ich mich in das Unvermeidliche und hole den Außenborder an Deck. Nach einiger Sucherei bin ich doch ganz glücklich. Die Ursache ist viel banaler als befürchtet: Die erste Hälfte des zweigeteilte Gaszuges klemmt lediglich. Das ist recht schnell behoben und der Außenborder schnurrt wieder so, wie er soll.

Angelzwerg

1.559 (So. 09.08.09) Mache eine seit langem geplante Wanderung durch das Schutzgebiet, zu dem die Nehrung, die Lagune und Meer trennt, erklärt worden ist. Der Schutz scheint allerdings nicht weit her. Ein Teil der Fläche wurde zum Aufspülen von Baggermaterial genutzt, das beim Freihalten der Fahrrinne in der Lagune anfiel. Gleich daneben wurde noch mal gebaggert, um eine typische Ausgleichsmaßnahme zu schaffen. Ich würde sagen, hätte man den Zustand auf der Fläche der Ausgleichsmaßnahme belassen wie er war, wäre es besser gewesen. Immerhin, es gibt noch ein recht großes, relativ ungestörtes Restgebiet. Salzwiesen und ein flaches Watt. Die Nehrung, im Grunde eine langgestreckte, flache Düne, durchzieht ein breiter Erdweg, damit die Menschen den Seeseitigen Strand und das Ende der Nehrung gut erreichen können. Die Nutzung erfolgt säuberlich getrennt. Die Touristenscharen suchen die Seeseite auf, die Einheimischen die Lagunenseite. Für sie ist das Meer nicht so wichtig. Auf der Lagunenseite haben sie dagegen etwas mehr Schatten, und vor allem, sie können ihrer Lieblingsbeschäftigung, dem Muschelsuchen nachgehen.
Am Ende der Piste geben sich die Caravanfahrer ein Stelldichein, und nicht weit davon starten motorisierte Paraglider.

1.560 (Do. 13.08.09) Pünktlich landet die Swiss Air Maschine in *Lissabon*. Hinter mir liegen hektische Tage in Deutschland. In den zwei Tagen, die zwischen den Flügen lagen, bin ich mehr als 1.300 km durch die Botanik gedüst. Ein berufliches Gespräch

in Berlin und ein schneller Besuch meines Vaters lagen an den Polen der Fahrstrecken. Neben mir steht nun Anke am Gepäckband des Flughafens. Sie hat mich recht kurz entschlossen zurück nach Portugal begleitet, um ein verlängertes Wochenende an Bord zu verbringen. Wir haben Glück und erhalten unsere Gepäckstücke recht schnell und eilen flugs zu den Busterminals, um Fahrkarten nach *Alvor* zu lösen. Etwas Zeit bleibt, also schultern wir das Gepäck und suchen ein Café, das wir unweit des Gare Oriental, auf dem ehemaligen Expo-Gelände Lissabons finden.



Fly united

Eine Stunde später schaukelt uns der Langstreckenbus über die portugiesische Autobahn (A2 !) gen Süden. Der Großteil der Strecke wird ohne Stop zurückgelegt. Erst nach Erreichen der Algarveküste geht es kleckerweise voran. Das zieht sich natürlich hin, andererseits hat es den Vorteil, daß der Bus uns direkt in *Alvor* absetzt. Am Steg haben wir auch Glück, die Australierin Mallory gibt mir einen spontanen Lift zum Boot. Schnell lasse ich das Dingi zu Wasser und hole Anke mitsamt des Gepäcks an Bord. Es folgt das obligatorische Ankunftsbier und dann ein kurzer Besuch bei Tom, bei dem wir uns für das Aufpassen bedanken. Er lädt uns für Morgen zu Kaffee und Kuchen ein. Aber wir sind unsicher, ob wir morgen noch da sind.
Es geht wieder an Land. Nach einem kurzen Erkundungsgang für Anke enden wir bei „unserem“ Lieblings-Inder von vor fünf Jahren. Ein leckeres Essen. Anschließend besuchen wir auch noch die Sports-Bar. Hier gibt es Internet und zwei Caipiroska. Das Internet verheißt brauchbares Wetter, also werden wir uns morgen wohl auf den Weg machen.