

Schwalbenflug im MED, Part 3, Frankreich/Italien: Saint Florent / Stintino

Mo., 8. 5. St. Florent

„Morgen geht's dann auf dem Seeweg nach Calvi!“

Nun ja! Schieben wir's mal auf's Wetter! Keinesfalls aber auf etwaige Ausschweifungen anlässlich Ralfs 60stem: Das wäre bei so alten Weggefährten nie und nimmer ein Grund, nicht auszulaufen. Nie! Fakt ist: Wir sind nicht ausgelaufen. Mehr ist zu diesem Tag nicht zu berichten.

Wenn man mal das vorzügliche Abendessen an strategisch optimal gelegenem Restaurant mit seiner supernetten Patronin außer Acht lässt. Na ja, auch der Absacker in der Hafenbar war okay.

Di., 9.5. St. Florent -Calvi

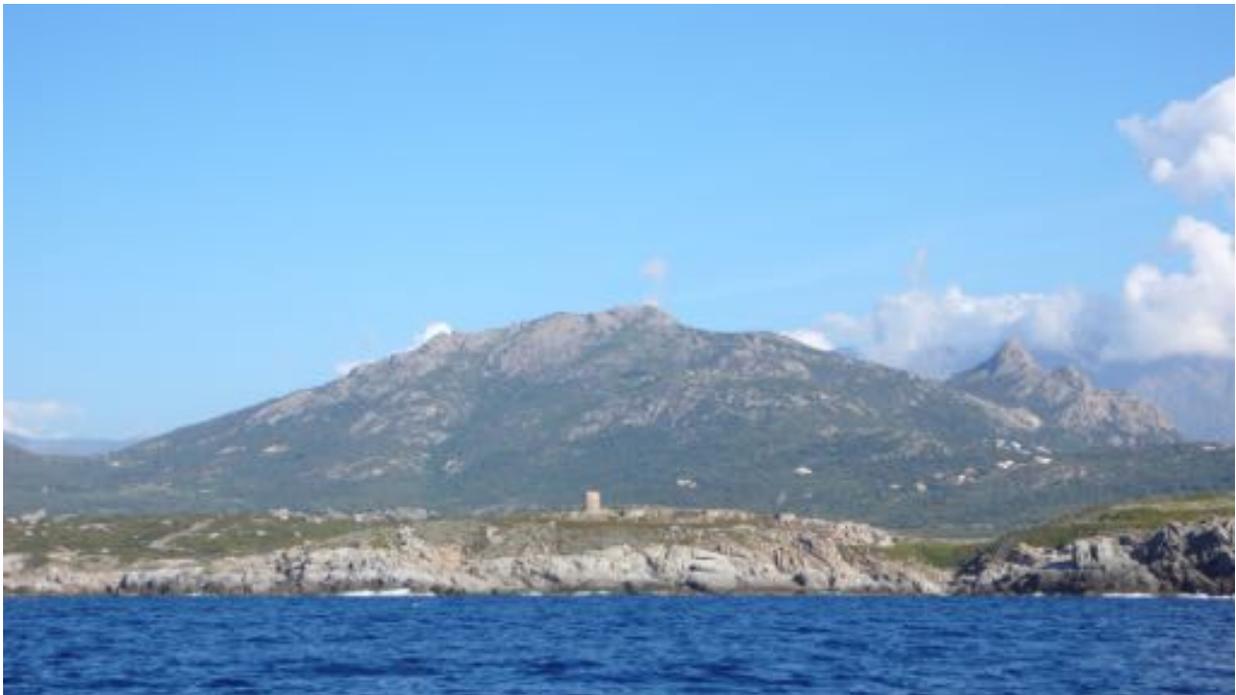
Sportlich-dynamisch gehen wir unseren ersten Schlag an, der uns nach Calvi führen soll.



Aus der Bucht, in dessen Scheitel St. Florent liegt, müssen wir raus kreuzen. Wieder mal nur Grau in Blau-Weiß, also Felsen im Wasser unter Wolkenhimmel. Entspanntes Segeln vor herrlicher Kulisse. Bis der Wind wegbleibt. Dann entspanntes Motoren vor herrlicher Kulisse.



Allgegenwärtig die Wachtürme aus vergangenen Zeiten, als die Feinde noch nicht durch AWACS aufgespürt und gemeldet wurden.



Der Schlag nach Calvi ist am frühen Nachmittag geschafft, aus dem Dunst schält sich die Zitadelle und die Oberstadt mit Gouverneurspalast. Calvi hat immerhin 5000 Einwohner, mithin eine der größten Gemeinden auf Korsika. Und Calvi erhebt den Anspruch, Columbus sei hier, nämlich in der Zitadelle, geboren worden. Na gut, es gibt ja eine ganze Reihe Städte am Mittelmeer, die den Amerikaentdecker als ihren Sohn beanspruchen.

In seiner wechselhaften Geschichte wurde das ehemals römische Sinus Casalus irgendwann mal von irgendeinem Papst der Republik Pisa zugesprochen. Die hohe Geistlichkeit hatte schon immer und insbesondere damals durchaus weltliche Interessen und Gelüste. Es folgten Genua, Aragon, wieder Genua, insgesamt also die üblichen Verdächtigen, wenn es um Herrschaftsansprüche im Mittelmeerraum geht. Auch ein deutscher Baron hatte mal seine Finger im Spiel, er gab 1736 ein sehr(!) kurzes Gastspiel als König, und natürlich ließen es sich auch die Engländer und Franzosen nicht nehmen, sich einzumischen. Calvi wurde in diesem Zusammenhang 1794 von den Engländern zerstört. Die kurze korsische Unabhängigkeit beendete Frankreich, und im seither beharrlichen Bemühen, die korsische Eigenständigkeit zu brechen, wurde u.a. nach dem Algerienkrieg hier eine Fallschirmjägerinheit der Fremdenlegion stationiert. Kurz: Typische Mittelmeer-Geschichte.



Noch einmal rum um den dicken Felsen, auf dem die Oberstadt liegt, und dann sind wir auch schon in dem Stadthafen, direkt an der Flaniermeile.



Wir laufen noch mal hoch zur Oberstadt, aber so ganz kann uns die Stadt nicht in ihren Bann ziehen - unsereins ist halt sehr verwöhnt, was schnuckelige Mittelmeer-Örtchen angeht. Auch das Abendessen verdient nur ein „rite“ - wir sind halt sehr



Mi., 10.5., Calvi - Porto

Porto wird beschrieben als ein netter kleiner Hafen am Ende einer dramatisch schönen Bucht. Die Bucht ist dramatisch schön. Wir werden begrüßt vom unvermeidbaren mittelalterlichen Wehrturm.



Weiter geht's vorbei an Steinklumpen, die irgendein Riese da einfach ins Wasser geschmissen hat.



und bizarren architektonischen Leistungen der Natur



Dann kommt das kleine Porto in Sicht.

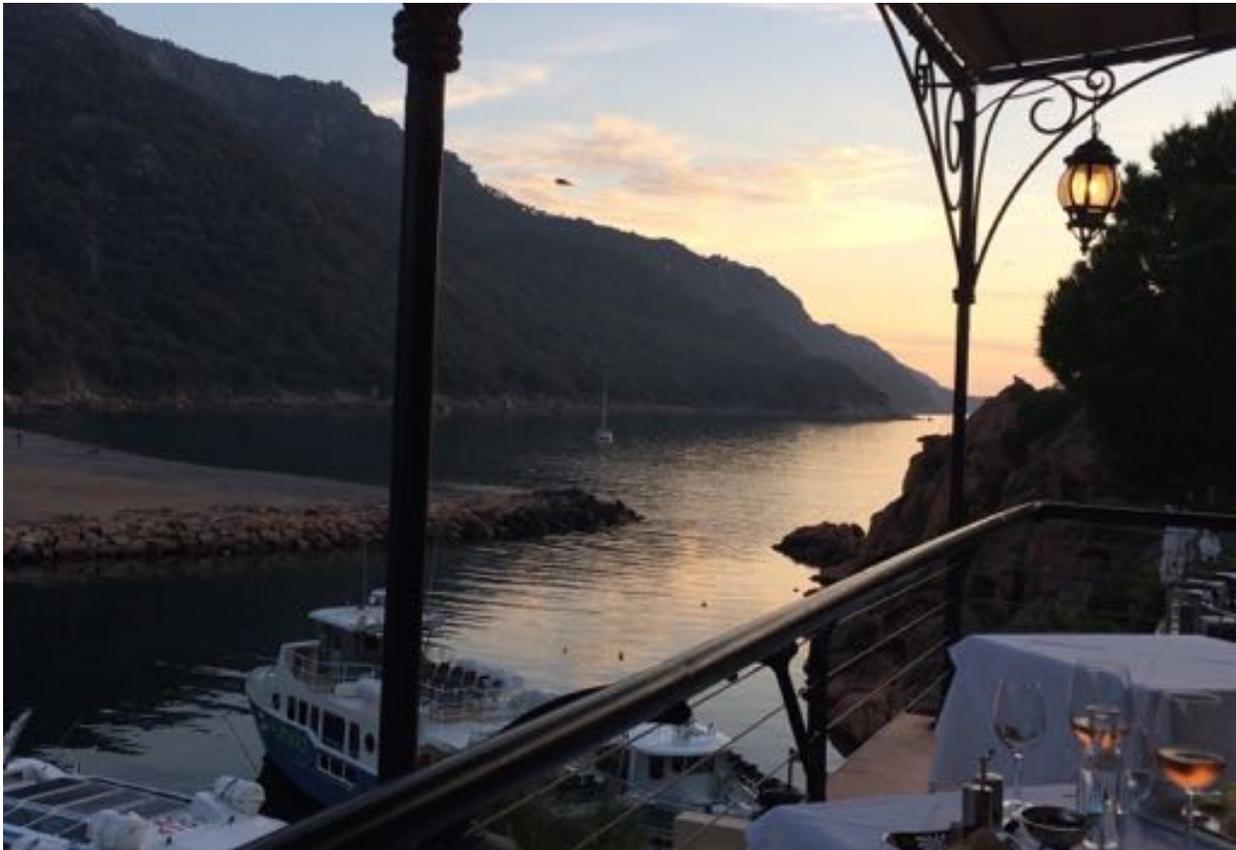


Mit seinem Hafen, in den man aber besser nicht „einfach so“ reinfährt, wenn man seinen Kiel lieb hat. Der geneigte Leser kennt meine „bodenständige“ Art, die ich hier aber lieber nicht ausspielen möchte. Ich lese noch mal sehr sorgfältig im Törnführer nach, a propos zweieinhalb Meter, neigt zum Versanden, Flusshafen für kleinere Boote, Yachten bestenfalls an dem Nordkai, neben den Leuterumfahrdampfern. Wir wagen es durch die schmale Einfahrt - mit einem halben Knoten auf der Logge und einem ganz dicken im Magen - und finden einen wahren Traumhafen in Traumkulisse.



Ein netter Schweizer hilft uns beim Anlegen - wir waren erst ein wenig verstimmt ob seiner laangen Spring auf der einen und dem Beiboot auf der anderen Seite; und dann auch noch römisch-katholisch Anlegen mit Anker! Aber es wurde ein netter Meinungs austausch in der Pflicht, während dem er uns von seinem letzten Einlaufen in Porto erzählte, das mit zweistündigem Grundsitzen verbunden war; diese Korsen haben ihm einfach links liegen lassen. Schauer!

Das Örtchen ist nicht groß, aber wir finden eine in jeder Hinsicht perfekte Futterstelle direkt über dem Schwälbchen. Wir sind uns einig, dass der Wahnsinns Blick nur so eben gerade mit der Küche mit-halten kann, und das heißt was, wenn Ralf das sagt, dieser Bocuse-Jünger.



Do., 11.5. -Fr 12.5., Porto - Ajaccio

Das Ausfahren aus der Bucht von Porto ist mal wieder eine Sightseeing-Veranstaltung, großes Naturschauspiel. Leider lässt uns draußen mal wieder der Wind im Stich.



Ganz im Gegensatz zur Welle, die querlaufend auf die Dauer nervt! Aber allmählich gewöhnen wir uns auch an Johannes' Getucker.



Gegen fünf nähern wir uns Ajaccio, mit siebzigtausend Einwohnern die größte und Hauptstadt Korsikas. Wir hatten noch ein spannendes Finish mit der Korsika-Fähre, das dann aber das lokale Pilot-Boot mit unmissverständlichen Handzeichen und einer ebensolchen Fahrweise beendete. Völlig überflüssig, wollen

wir doch aus touristischen Gründen im Port de la Citadelle direkt an der Altstadt festmachen, ein kurzes Stück vor dem Fährhafen, wir wären uns also nicht in die Quere gekommen. Was aber der Pilot angesichts weiterer Liegeplätze hinter dem Fährhafen nicht wissen konnte. Und auch mir war es lieber so: Mann, sind diese Teile groß, und die Skipper fahren wohl auf Gehör, jedenfalls auf den Meter.



Schon beim ersten Spaziergang durch den Ort fällt auf: Hier heißt alles, Straßen, Cours, Avenues, Plätze, Restaurants, Bars, was auch immer: Napoleon, Bonapart, Joséphine, 1er Consul, Empereur, und wo das nicht reicht, helfen Napoleon III samt Gattin Eugénie aus. Na ja, der große kleine Korse ist nun mal der bekannteste Sohn der Stadt.

Er wurde hier in die kinderreiche Familie eines Kleinadeligen hinein geboren. In den ersten Jahren seiner Karriere steckte er sein Fähnchen politisch gesehen reichlich oft mit dem Wind und musste auch einige Schlappen einstecken, so auch seine zeitweilige Entlassung aus der Armee, und auf Korsika war er sogar lange Zeit persona non grata. Aber sein militärisches „Talent“, das er erstmals bei der Eroberung der Stadt Toulon eindrucksvoll unter Beweis stellte - was ihm 24-jährig den Rang eines Brigadegenerals einbrachte - und seine absolute Skrupellosigkeit, zum Beispiel einen Aufstand mit massivem Artilleriefeuer zu beenden - was ihm zwei Jahre später den Divisionsgeneral und Oberbefehlshaber des Inneren einbrachte - eröffnete ihm den Weg in die Reihen der größten Schlächter Europas, wie wir mit sehr gemischten Gefühlen in den Geschichtsbüchern lesen.

In dem Zusammenhang: Eine Anekdote berichtet, Napoleon habe einmal den Henker von Paris, Charles-Henri Sanson, gefragt, ob er noch ruhig schlafen könne, nachdem er dreitausend Menschen den Kopf abgeschlagen habe. Sanson soll darauf geantwortet haben: „Wenn die Kaiser, Könige und Diktatoren ruhig schlafen können, warum soll's nicht auch der Henker können?“ Kluger Kopf, dieser Henker!

Wir spazieren ein wenig durch die Stadt, die zwar einige schöne Stellen zeigt, aber insgesamt doch nicht den Charme hat, den man sich verwöhnterweise so wünscht. Es ist laut, dreckig und verstopft, allenthalben wird man von den Kellnern angelabert oder netter: zum Nähertreten und Konsumieren eingeladen. Dazu kommt, aber da kann Napoleon nichts dafür, dass es sich zuzieht, nies windet, sich Regen ankündigt. Keine Hochstimmung!



Wir laufen hoch und finden auf einem großen leeren Platz das im Volksmund so genannte Tintenfass, ein Reiterstandbild von - natürlich - Napoleon, diesmal noch aus seiner Zeit als Erster Konsul.



Der kulinarische Abend stimmt uns wieder versöhnlich, und nach einem ausklingenden Besuch einer Weinbar, die uns die Vorzüge der lokalen Spezialitäten nahebringt, kehren wir zufrieden an Bord zurück.

Am nächsten Morgen schieben wir Tristess: Nebenan demonstriert die Fähre, dass man kein Schweröl braucht, um die Umwelt zu versauen,



und die Umwelt schlägt zurück: Regen, Wind, Usel. Nee, das muss man sich nicht antun, wir bleiben noch 'nen Tag, warten auf besser Wetter, nett und trocken im Decksalon mit 360° Rundumsicht!



Sa., 13.5., Ajaccio - Pianottoli

Wenn wir noch ein bisschen von Bonifacio, dem krönenden Abschluss Ralfs Besuch, haben wollen, dann sollten wir heute einen längeren Schlag machen. Zuerst sieht es auch ganz schön aus, insbesondere, als uns eine größere Delfinschule besucht. Sie spielen zwar nur ein paar Minuten lang um's Boot herum, aber für mich sind das immer wieder schöne Erlebnisse.



Schon bald lässt uns der Wind mal wieder hängen. Mein Geunke, Ralf sei wohl zu einem Stinkpott-Törn hier, trifft nicht so recht seine Humorschwelle, denn, a propos Schwelle, es schwellt gewaltig, und bei völliger Windstille holt das Schwälbchen im Zwei-Sekundentakt 25 Grad zu beiden Seiten über. Sehr nervig, insbesondere für den Magen! Aber alle blieben tapfer! Im Salon mal wieder Gorilla-Tag.



Erst spät kommt die fjordähnliche Baie de Figari in Sicht, an deren Scheitel Pianottoli liegt.



Hier heißt es genau hingucken, denn irgendwer hat mal wieder seine Steinklümpchen rumliegen lassen. Bei stärkerem Seegang sieht man die kleineren Brocken nur sehr schlecht, wobei dem Kiel aber wahrscheinlich die Größe des Felsen gleichgültig ist. Gelobt sei ein guter Plotter!



Aus meinem älteren Törnführer geht nicht recht hervor, ob Pianottoli nur ein Ankerplatz hat oder aber eine Marina. Beim Näherkommen sehen wir, es ist eine Marina, die abseits jeglicher Ortschaft in der Nachbarschaft vereinzelter Häuser sehr reizvoll in einem ganz flachen Teil der Bucht liegt; einige Meter neben dem Fahrwasser laufen Fischer mit ihren Netzen durchs knietiefe Wasser.



Offenbar ist noch keine Saison, die Capitainerie ist geschlossen, keiner fragt nach Bootspapieren und Liegegebühr. Abends wird es ganz still rundrum, bis auf die französische Chartercrew, die uns einen Adapter geliehen hatte und nun auf einen Drink an Bord kommt. Die beiden sind ganz begeistert von meinem Schwälbchen: „Scheniall!“ Find ich auch!

So., 14.5.- Mo. 15.5, Pianotolli - Bonifacio

Heute ist es nur ein Katzensprung von gut zehn Meilen bis Bonifacio, aber wir wollen ja sowohl die Unter- wie die Oberstadt besuchen, und morgen Mittag wartet Ralfs Taxi zum Flughafen. Zum Abschluss schenken die Windgötter Ralf ein Kaiserwetter, Traumsegeln. Wir rauschen um das Cap de Feno rein in die Bouche de Bonifacio



und sehen die Stadt hoch oben auf der Klippe, darunter den „Napoleonshut“, eine Grotte, in der die Ausflugsdampferkapitäne sich ein Späßchen daraus machen, ihren Passagieren eine nervenzerfetzende Seegang-Extra-Schaukel mit Hall-Effekt zu gewähren.



Wir gönnen uns noch einen Schlag an der Küste unter Bonifacio durch Richtung Leuchtturm, um die Stadt auch mal von der anderen Seite zu sehen,



bevor wir in den engen Fjord abbiegen, an dessen Ende, fast eine Seemeile tief, der Hafen liegt. Es ist schon gigantisch, zwischen diesen 70 Meter hohen Kreidefelsen einzufahren, unter der Zitadelle, vorbei an zwei Ankerbuchten - die hintere heißt Calanque de Catena, weil früher dort die Zufahrt zum Schutz gegen Piraten mit einer Kette versperrt wurde. Der Hafen bietet perfekten Schutz.



Nach einer kurzen Stärkung in einer Brasserie machen wir uns auf den etwas anstrengenden Aufstieg. Es lohnt sich! Unbedingt! Ich kenne das ja schon vom Vorjahr und kann unsere Nachbarlieger nicht verstehen, die sich das entgehen lassen. Das ist ja noch schlimmer als Mittelmeerbesegung!



Auf halber Höhe eröffnet sich ein weiter Panoramablick über die Straße von Bonifacio bis rüber nach Sardinien, vom „Sandkorn“ im Meer bis zu den ersten Häusern wahrhaftig über dem Meer.



Zur anderen Seite blickt man auf den Hafen runter. Suchbild: Wer findet Schwälbchen?



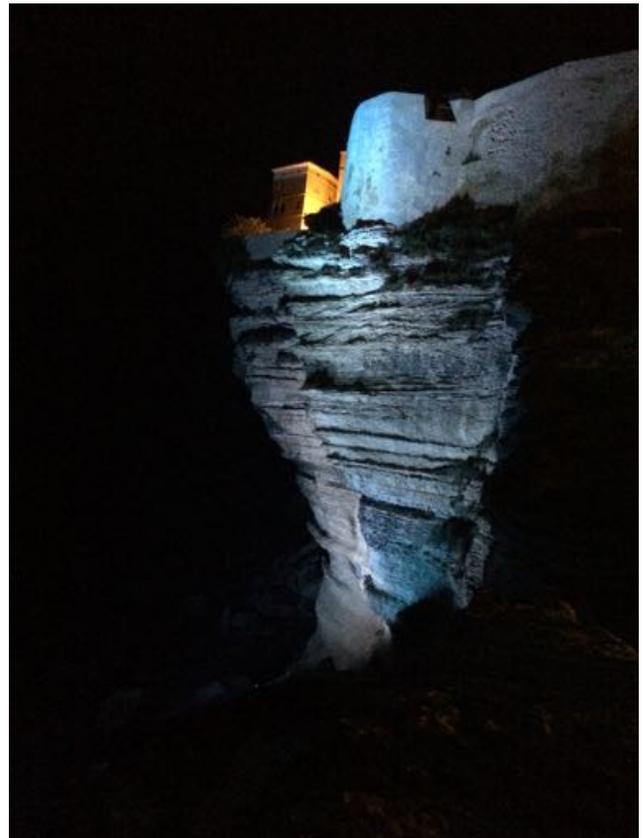
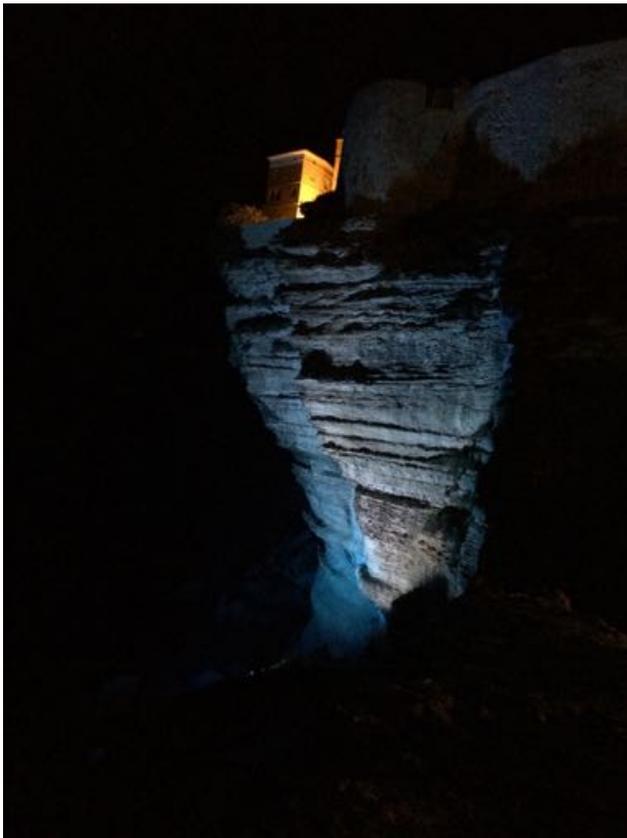
Wir klappern das ganze Städtchen ab - das ist sehr überschaubar - und läuten dann in einem gemütlichen Straßen-Restaurant in der Nachbarschaft der alten Markthalle den Abend ein.



Der Rückweg hält eine Überraschung für uns bereit: Die Festung, der Abstieg, das „Sandkorn“ und die Häuser auf den Klippen sind Mittelpunkt einer spektakulären, perfekt choreographierten Lightshow.



Es muss an Ralf liegen, denn bei seinem ersten Besuch erlebten wir die Reimser Kathedrale als Projektionsfläche einer ähnlich mitreißenden Lightshow. Besonders hat es uns die Silhouette der Klippe angetan, von der immer wieder andere Profile ausgeleuchtet werden. Da waren Können am Werk!



Am nächsten Tag fliegt Ralf wieder nach Hause; so kann er doppelt klagen, einmal, weil der Törn vorbei ist, und andererseits als Anwalt. Nachdem ich ja nun mehrfach Unter- wie Oberstadt angeguckt habe, zieht es mich auf dem Landweg Richtung Leuchtturm; Von hier aus, stelle ich mir vor, hat man wieder einen anderen Blick. Ich sollte Recht bekommen.



Diese Kreide-Klippen können sich mit Dover oder Rügen durchaus messen.



Di., 16.5., Bonifacio - Castelsardo

Am nächsten Morgen ergänze ich noch kurz die Vorräte, bunkere Wasser und Diesel und schon geht's los: Heute will ich rüber nach Sardinien, für mich die fünfte Überquerung der Straße von Bonifacio, und bisher hat die Bouche immer darauf verzichtet, mich das Fürchten zu lehren. Auch für heute ist gutes Wetter angesagt, SW 3, geringe Welle, Sonne: Ideal. Aber wie Sergio, der Regattaleiter aus dem Vorjahr, immer wieder warnte: Seid darauf gefasst, dass es auf der Straße 3 Windstärken mehr sind!

Ich fahre aus dem geschützten Fjord raus und setze Segel, erst mal mit einem Anstandsreff in beiden Segel. Noch ein letzter Blick auf die Kreideküste in Richtung Leuchtturm. Ganz schön hoch, 108 Meter!



Und während ich überlege, die Hasenfüßigkeit überwindend auszureffen, schlägt die Bouche zu, mit Wind und Welle, kaum dass ich richtig raus aus dem Landschutz bin. Da durfte ich aber mal alle Register ziehen, multitasking: Steuern - denn der PiPi belehrte mich, dass er so nen Scheiß nicht mitmacht. Dann Fock stärker reffen. Ja, denkste! Einfach mal so locker wie immer läuft nicht. Da kannst Du zerren und zubbeln wie an nem Ochsen, rien ne va plus! Also ganz brav und schulmäßig erst mal so weit rausfahren, dass ich Bewegungsfreiheit habe, schließlich will man ja weder mit Klippen noch mit Fahrgastschiffen kollidieren. Dann die Fock in maximale Abdeckung hinter das Groß bringen; heißa, das bringt ganz schön Speed! Dann wieder zerren und zubbeln, die Winsch durfte gerne mithelfen. Besonders nett ist die Oktopus-Übung: Zwei Hände zum Einholen und Belegen der Reffleine, zwei zum Gegenhalten und Belegen der Vorschot, eine für's Steuern. Mit eventuell übrig gebliebenen: Kopfkratzen und Haareraufen!

Im Anschluss Motor an, Nase in den Wind, Groß deutlich reffen, wieder alles im Oktopusstil. Meine Baum-Rollanlage funktioniert perfekt. Aber nur, wenn die Nase im Wind ist! Nicht so einfach ohne PiPi, aber wenn man den Baum locker lässt, gibt es etwas mehr Spielraum. Dann heißt es nur: Rübe runter! Nach einer gefühlten halben Stunde sitzt alles, ich auch, nämlich platt auf dem Hintern, ebenso heftig schnaufend wie fluchend: Wieso tu ich mir das hier eigentlich an? Es gibt so schöne Motorboote. Aber dann, als ich den Motor ausmache und nur noch Wind und Welle zu hören sind, als

die Bewegungen ruhiger und koordinierter werden, sich das Schwälbchen anmutig ein wenig auf die Backe legt (als Dame ist Schwälbchen mit Auf-Die-Backe-Legen eher vornehm zurückhaltend), da weiß ich es wieder, weshalb ich mir das antue. Alles gut!

Bis auf den neuen, gebraucht gekauften Pinnenpiloten. Ein ebenso hochwertiges wie -preisiges Meisterwerk nautischer Technologie, mit allem Zipp und Zapp, netzwerkfähig, reichlich dimensioniert, neu an Bord, und schon seit Tagen eine Totalversagerin (der PiPi ist bei mir weiblich und heißt Lolita). Sie quittiert Kurskorrekturen zunächst einmal generell mit kurzfristiger Ruderlage in Gegenrichtung (Verflixt: Hat der Vorbesitzer den PiPi vielleicht backbords verbaut gehabt?) Dann interpretiert sie 1° bzw 10° irgendwo zwischen +10° und -30°, oder auch überhaupt nicht. Könnte da der Seegangverstärker schuld sein? Und Kurshalten ist nun gar nicht ihre Stärke, Liegt das vielleicht an der „Rudermenge“? Bei meiner alten Lola konnte man so was gar nicht erst einstellen. Muss ich das Teil vielleicht doch ins Netzwerk einspeisen? Aber warum? Ich probier und fummel, hinterher fahr ich auf Standby und korrigiere per Knopfdruck. Das geht gut, und wieso auch nicht, man überdenkt den Trimm noch mal genau und denkt an früher. Aber neeneee, das gucke ich mir heute abend noch mal genau an! So kann das nicht bleiben.

Während ich so vor mich hingrummel, fahre ich an Capo Testa vorbei, auf dem - mitten in einem unwirklichen Felsengarten - der eindrucksvolle Leuchtturm steht, den ich letztes Jahr zusammen mit meiner Nichte Katha von Land aus besucht hatte. Von See aus und bei Tag kann ich den Turm nur mit dem Fernglas ausmachen. Hier gibt es gut geschützte Ankermöglichkeiten, aber der Wind ist so nett, ich fahre weiter, mittlerweile wieder unter Vollzeug; man will ja fit bleiben.



Dann kommt die Isola Rossa in Sicht, ebenfalls bekannt durch den Landausflug. Hier endet der von Palau im Nordosten beginnende Küstenabschnitt, den die Tourismusbehörden Costa Paradiso benannt haben, wohl in Konkurrenz zur touristisch hoch erfolgreichen Costa Smeralda an der Ostküste. Allerdings waren sie mit diesem Marketing-Gag bei weitem nicht so erfolgreich wie Karim Aga Khan, der geistige und finanzielle Vater des Jet-Set-Tourismus an der Smaragd-Küste

Die Isola Rossa Marina war meine zweite Zieloption. Aber ich habe noch immer nicht die Nase voll, es läuft grad so gut.



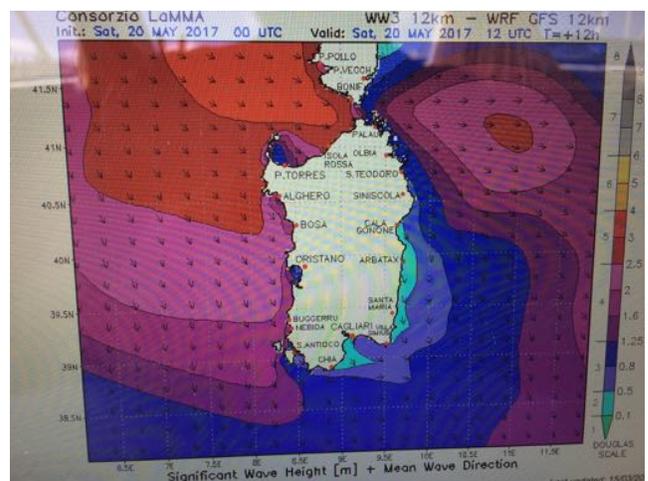
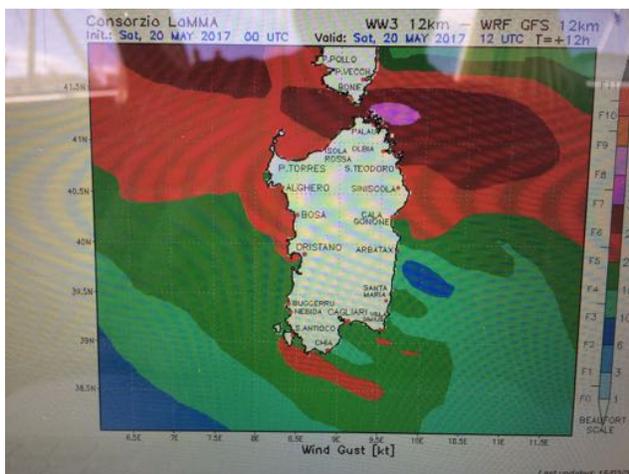
Bis Castelsardo, ebenfalls aus dem Vorjahr bekannt, aber eben noch nicht von See aus. Ich erreiche es am frühen Abend, und kann dem Ort im Schatten der Burg auch dieses Jahr nicht viel abgewinnen. Vielleicht habe ich aber auch die schönen Stellen nicht entdeckt, zumindest berichtet der Törnführer von einem entzückenden Fischerörtchen. Wie ich eine Woche später erfahre, sehr zu Recht; ich hätte mich nur nicht von der unattraktiven Unterstadt abhalten lassen sollen, die umso attraktivere Oberstadt zu besuchen, Schade drum! Ich bleibe einen zusätzlichen Tag, um die perfekte Infrastruktur der abseits gelegenen, recht unpersönlichen Marina für einen ausgiebigen Putz- und Waschtage zu nutzen.



Am Abend lade ich alle fleißigen Putz-, Wasch- und Flickmänner in das hoch gerühmte Fischrestaurant Flo-Flo im Hotel Riviera ein. Aber nein, auch hier punktet Castelsardo nicht: Rite, aber das Preis-Leistungsverhältnis stimmt überhaupt nicht. Immerhin hat's eine nette Aussicht.



Zwischenzeitlich melden die Wetterfrösche eine aufkommende Starkwindphase mit - und das ist für mein Vorhaben deutlich gravierender - hohem Seegang. Ich bedenke, dass ich auf dem Weg an die sardische Westküste durch die enge Fornelli-Passage zwischen der Isola Piana und der Isola Asinaria hindurch will. Weder für die enge Passage noch für die ohnehin als rau bekannte Westküste ist das das passende Wetter. Ich plane, mich knapp vor der Passage in einem kleinen Fischerort auf die Lauer nach passendem Wetter zu legen.



Do., 18. - Sa., 20. Mia, Castelsardo - Stintino

Der Golfo dell' Asinaria, den ich auf meinem Weg nach Stintino überquere, ist bekannt für schwache Winde und ruhige See, selbst wenn es rundum kachelt. So beobachte ich auf einer gemütlichen Kaffeefahrt ostwärts die Boote, die mit mir ausgelaufen sind und Kurs Bonifacio genommen haben: Stark getroffen liegen sie mächtig auf der Backe. Ich schütte mir noch einen Kaffee auf und beobachte, wie ein AIS-ausgerüstetes Boot Kurs auf die Fornelli-Passage nimmt, dann aber kurz vorher abdreht und ankert. Dabei soll das eigentliche Schietwedder doch erst morgen kommen? Ich erreiche Stintino am frühen Nachmittag und laufe in den kleinen Hafen direkt in der Stadt ein.



Das Örtchen selbst ist nichts Besonderes, aber fühle ich mich hier auf Anhieb sehr wohl, trotz VHF-Abstinenz und deshalb römisch-katholischem Soloanlegen. Das mag an der herzlichen Art von Ara liegen: Nein, sie arbeite nicht für die Marina, aber Andrea habe sich wohl vielleicht unvorhergesehen einen Tag frei genommen? Und sicher könne ich da liegenbleiben, in der reservierten Zone, stört doch keinen. Nachdem sie mich über ihre Herkunft (Argentinien), ihre Wohnung (eine Wauquiez), ihren Job (Fremdenführerin im Naturpark) und die besten heimischen Restos (Opera Viva und Silvestre) aufgeklärt hat, entlässt sie mich zu einem Ortsbummel, der mit einem Aperol in der Skipper Bar beginnt. Hier gefällt es mir so gut, dass ich die Terrasse kurzerhand zu meinem Arbeitszimmer erkläre.

Stintino, belese ich mich, wurde Anfang des 20. Jahrhunderts Jahren von 84 Familien gegründet, die die benachbarte Insel Asinaria - bis dahin nur, aber auch heute wieder, bekannt für seine weißen Esel - verlassen mussten, weil die italienische Regierung hier eine Strafkolonie installieren wollte. Die Kolonie bestand bis in die sechziger Jahre, Stintino hingegen wuchs heran zu einer kleinen Ortschaft mit 2000 Einwohnern, lange Zeit ein bedeutendes Zentrum der Thunfischerei. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Fangmengen immer geringer, was die Gente di Tonnara nicht zuletzt auf die wachsende petrochemische Industrie im benachbarten Porto Torres zurückführen. Der Tonno habe deshalb seine Wanderwege geändert und meide heute den strömungs- und sauerstoffreichen Golf von Asinaria.



Die Geschichte des Tonno, der Gente di Tonnara und ihren Rais und Padroni, der Tonnara und der Mattanza findet man mit dutzenden großformatigen Fotos in allen Straßen des Ortes dokumentiert, und das Museo di Tonnara vertieft diese Eindrücke sehr nachdrücklich.. Mittlerweile lebt die kleine Gemeinde nicht mehr vom Thunfischfang, sondern vorwiegend vom Tourismus.

Ich mag alte Bilder. Also schau ich mir die Zeugen der Geschichte an, in den Straße und auch im lokalen Thunfischmuseum. Unten im Bild die alte Thunfischfabrik, die leider nicht mehr zu besichtigen ist, und die Casa Azzena, die Behausung des Signore Direttore anfangs des 20. Jahrhunderts.



Auch die Gente di Tonnara aus vergangenen Zeiten sind allgegenwärtig. Sowohl die Rais und Padrones in Sonntagskluft, als auch die Jundspünde beim Schleppen eines Ankers für die Riesennetze.



Alle arbeiteten damals rund um den Thun, der ganze Ort, und wie aus den (vielleicht etwas schönfärbenden) Interviews im Museo zu erfahren ist, war man eine große Familie, eine eingeschworene Gemeinschaft, die nur durch ihren Gemeinsinn bestehen konnte.



Ich lerne, dass der Thun der „Eilende“ ist, und tatsächlich soll er wohl die unglaubliche Geschwindigkeit von über 80 Stundenkilometern erreichen und auch sehr ausdauernd schwimmen können, Etmale von 100 Kilometern seien normal. Der ganze Körper, die Form, die Muskulatur, die Durchblutung sind auf Speed ausgelegt, und es kommt seinem Geschwindigkeitsrausch sehr entgegen, dass er seine Körpertemperatur um bis zu 12° über die Umgebungstemperatur erhöhen kann. Er ist keineswegs der mittelgroße Fisch, als den ich ihn mit meiner naiven Kenntnis als Thun-Steak-Liebhaber eingeschätzt hatte. Der Tonno kann mehr als vier Meter lang und 700 Kilo schwer werden. Unglaublich! Das alles macht ihn zu einem hochwertigen, leckeren und auch wirtschaftlich wertvollen Speisefisch, in meinem Fall bevorzugt halb roh.

Diesen Meisterwerken der Natur stellen die Gente di Tonnara nach. Sie stellen auf den Wanderwegen der Thuns ihre Netze auf; nein, das ist zu einfach dargestellt, denn es sind recht komplexe und - in Falle Stintinos - „nur“ dreieinhalb Kilometer lange Netzsysteme, die Tonnara, die immer wieder aufwendig konstruiert und installiert werden. Es handelt sich um mehrere große, ineinander übergehende, rechteckig an großen Schwimmkörpern und schweren Verankerungen hängende Netzkäfige. Der Thun schwimmt an einer weiten, offenen Seite hinein und auf der Suche nach einem Ausgang immer eine Kammer weiter. So sammelt sich der Fisch über einige Zeit in den verschiedenen Kammern an und gelangt endlich an die endständige sogenannte Camera della Morte, hier auf dem Bild ganz links, und die Sonne gab mir keine Chance zu einer besseren Aufnahme: Sie sieht aber genauso aus wie die anderen Kammern.



In der Camera della Morte findet, sobald der Rais die Fischmenge als ausreichend bewertet, vier bis fünfmal pro Saison zwischen Mai und Oktober, die Mattanza, das Schlachten, statt, ein recht derbes, hartes und blutiges Ereignis, bei dem von Sonnenauf- bis -untergang all hands on deck benötigt werden. Die Thunfische sind aus allen Vorkammern in die Camera della Morte getrieben worden, an deren Grenzen die peschschwarzen Fischerboote mit ihren Padrones und Besatzungen ein Karree bilden. Der Rais gibt das Zeichen, die Eingangsnetze zur Camera zu schließen, und nach einem gemeinsamen Gebet holen die Gente di Tonnara das Netz aus der Kammer hoch. Schwerstarbeit, die die Fische immer weiter an die Oberfläche zwingt.



Dann gibt der Rais - er befand sich bis hierhin der optimalen Übersicht halber auf einem kleinen Nachen mitten in der Camera della Morte - den Befehl zum blutigen Teil des Fangs. Teams von jeweils sieben Gente di Tonnara, meist aus einer Familie, greifen sich mit Harpunen, Gaffs und sonstigen Hakenstangen einen Thun, töten und zerren ihn, selbst auf dem Dollbord der Nachen stehend, hinter sich an Bord. In der Camera ist kein Wasser mehr zu sehen, nur rote Gischt, weniger von den Werkzeugen der Fischer

als vielmehr durch Verletzungen, die sich die Fische gegenseitig mit ihren zackigen Schwanzflossen bei- bringen. Nur verständlich, dass die Fischer eifrig bedacht sind, den Thun schnellstmöglich zu töten und nicht selbst über Bord in die brodelnde Camera zu fallen oder von den Schwanzflossen verletzt zu wer- den. Beides konnte tödlich enden.



Ein harter Tag! Für die Gente di Tonnare wie für den Fisch. Nie wieder werde ich gedankenlos einen Thun mi-cuit essen, ohne an all das zu denken. Es ist hart, aber auch das Ende eines bis dahin freien Lebens in den Weiten des Meeres, in denen der (erwachsene) schnelle Thun kaum Feinde hat. Im Gegensatz zum Leben und Sterben von Brathähnchen, Weidelämmern, Schweinsbraten und Kalbsschnitzeln, die sich auch nicht grad tot gelacht haben.

Natürlich bleibt kritisch zu bedenken, dass einige Thunfischarten vom Aussterben bedroht sind. Obwohl, wie ich lese, eine einzige Thunfischdame den weltweiten Gesamtfang durch ihre Brut kompensieren könnte - wenn denn alle durchkämen. Die Fangmethoden der Tonnara sei allerdings sehr bestandsschonend: Während ihres Aufenthaltes in der Tonnara legen die Thunfischdamen ihre Eier ab, und die entstehende Brut kann - ebenso wie andere kleinere Fische, Beifang-minimierend durch die groben Maschen aus der Tonnara rausschwimmen. Die heutigen Fangmethoden nehmen auf diese Faktoren keine Rücksicht. Der hohe Beifang an Delfine beispielsweise resultiere wohl daher, dass sich die Fischer gerne nach jagenden Delfinen richten, denn unter ihnen finden sich oft Thunfische. Die Fischer kesseln beide gleichermaßen mit ihren Netzen ein, was trotz aller Bemühungen zum Delfin-Beifang führt.

Zwischenzeitlich hat sich das Wetter gefangen, und morgen, am Sonntag, beende ich meine Fischstudien und fahre durch die Fornelli-Passage an die sardische Westküste. Das wird ganz schön spannend, klappt aber, wie ich - heute in Alghero angekommen - weiß.

