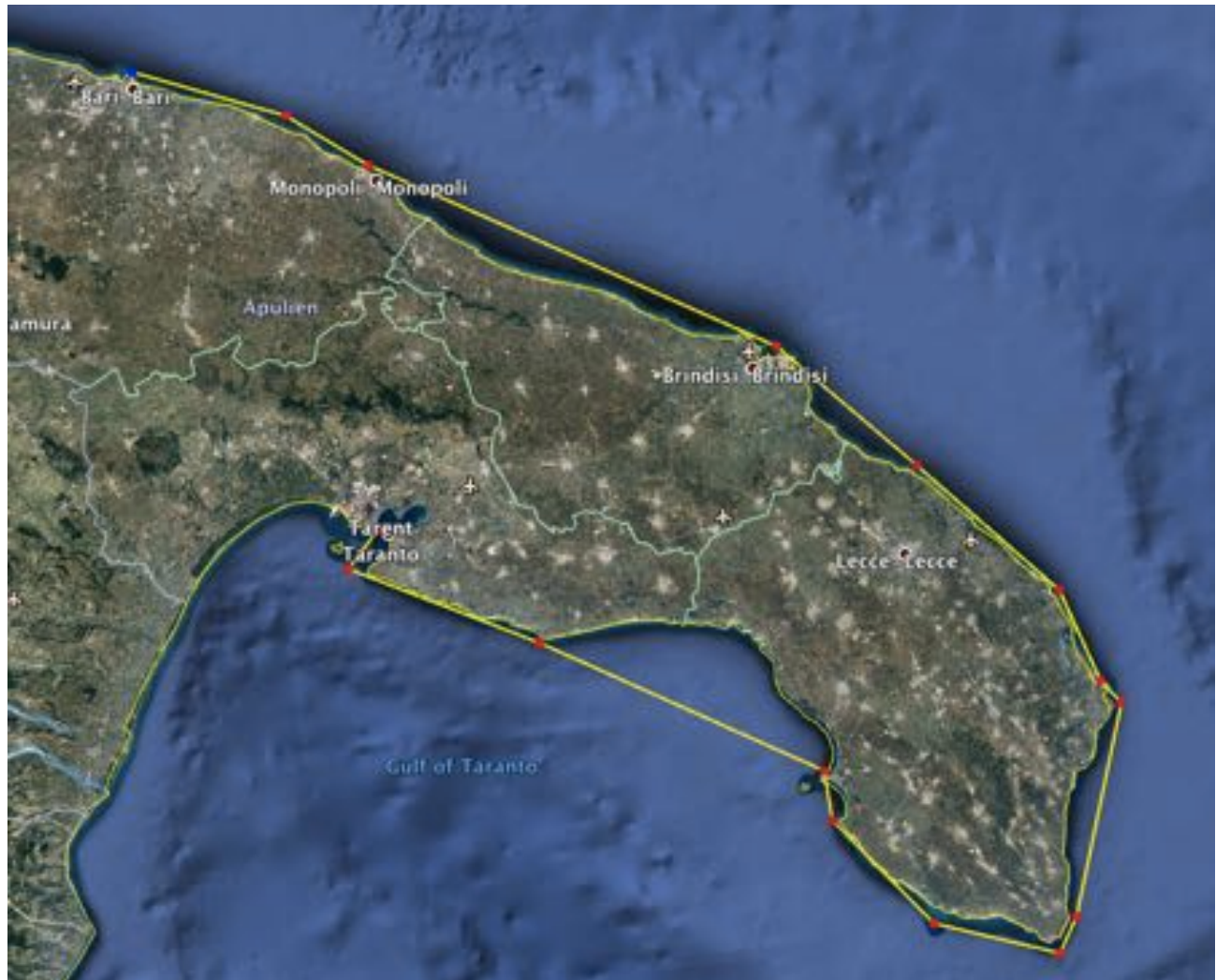


Schwalbenflug im MED, Tarent bis Bari

„ ... Morgen wird Peter eintreffen, mit dem ich die Stiefelhacke runden will, bis Bari.“



Samstag, 14. Juli, Tarent

Peter ist pünktlich in Bari gelandet, kommt aber infolge einer echt italienischen Verwirrung erst nach Mittag per Zug in Taranto an. Merke: Von einem Gleis können mehrere Züge abfahren. Beachte, ob das Gleis 11 Ovest oder Est gemeint ist, oder nimm den nächsten Zug! Jedenfalls steht er schon vor der Marina, bevor ich mich zum Bahnhof mache.



Heute fahren wir nicht los, sondern schlendern ein wenig durch Tarent. Höchstens die Altstadt hat ein wenig Charme, am auffälligsten ist noch die Fortezza, die die Zufahrt vom Mare grande in den Binnensee Mare piccolo bewacht.



Weil ich weiß, wie sehr Peter auf alte Kisten steht, habe ich extra die Motorrad-Oldtimer-Sternfahrt quer durch Italia an diesem Tag nach Tarent bestellt. Da fangen die Kleine-Jungs-Augen an zu leuchten.



Übrigens ist der Namensgeber der Stadt ausnahmsweise mal kein Held oder Halbgott, sondern ein ganz ordinäres Spinnentier, die Tarantel. Nach antikem Glauben löst der Biss dieses Viechs eine Tollheit aus, die nur durch Musik, Wein und Tanz geheilt werden kann. Eine sehr nette Therapie, und deshalb waren diese Tarantismus genannten Ausschweifungen im 15.-17. Jh. in Süd-Europa weit verbreitet. Wohl auch als Flucht vor den strengen Regeln der katholischen Kirche, die jede - und nicht nur fleischliche - Lust unter Strafe stellte, jedenfalls für's niedere Volk. Die Sitte hat bis heute im Tanz Tarantella überlebt.

Sonntag, 15. Juli, Taranto - Campomarina

Mit Peter hat sich wieder etwas mehr Kultur an Bord des Schwälbchens etabliert. So besteht er nicht nur auf der mittlerweile legendären Feingebäckzeit, die ungeachtet jeglicher Störfaktoren pünktlichst um halb vier stattzufinden hat; nein, auch Mittags wird eine kalte Platte gereicht, nicht freihändig, nein, auf Porzellan.



Er verfällt sehr schnell der Bordroutine, während wir bei mäßigem Wind Richtung Campomarina trödeln.



Montag, 16. bis Dienstag, 17. Juli, Campomarina - Gallipoli

Von unserem heutigen Tagesziel Gallipoli hatte uns schon unser Großvater erzählt; hier habe er als gelernter Huf- und Wagenschmied im ersten Weltkrieg Kamele beschlagen sollen, was sehr zum Unverständnis irgendeines Ober-Militärs natürlich nicht funktioniert. Wir rätseln über Kamele in Süditalien? Aber nein, dann erinnern wir uns an „Dardanellen“. Opa Max hat also auf der türkischen Halbinsel Gallipoli auf den Dardanellen keine Kamele beschlagen. „Unser“ Gallipoli liegt am Absatz des italienischen Stiefels. Again what learned.

Der Leuchtturm auf der flachen Isola Sant' Andrea ist schon von weitem auszumachen. Wir fahren zwischen ihr und einigen fiesen, vorgelagerten Felsen rund um die Halbinsel, auf der die Altstadt liegt, in den alten Hafen, in dem die Lega Navale im Schatten des Castello einige Stege betreibt.



Nicht nur vom Meer aus erscheint die Altstadt sehenswert.



Die Ausstattung der hiesigen Lega Navale ist nicht allzu toll, Stege, Ufficio und Lager wirken etwas provisorisch, auf Stelzen ins flache Wasser direkt unter die Fortezza gesetzt. Diese Lage!



Das Castello ist unter der Herrschaft des Hauses Anjou im 13. Jh. gebaut und in den nächsten Jahrhunderten immer wieder ausgebaut worden. Offenbar recht effektiv, konnten es die Engländer doch 1809 nicht einnehmen. Aber die hatten hier ja so wie so nichts verloren!



Die alte Wehranlage von Gallipoli dient heute als Promenade, die ein sehenswertes Gewimmel von engen Gässchen umschließt.



Bei lauen Temperaturen herrscht reges Treiben bis tief in die Nacht, und manches verloren geglaubte Handwerk findet man hier wieder.



Und natürlich, wie in jeder größeren italienischen Stadt, die was auf sich hält, gibt es einen Duomo - immerhin war Gallipoli bis vor dreißig Jahren Bischofssitz! - in diesem Falle die Cattedrale Sant' Agatha aus dem 17 Jh., eingequetscht in dieses Gassengewimmel.



Mittwoch, 18. Juli, Gallipoli - Santa Maria de Leuca

Noch beim Verlassen der Marina bewundern wir deren außergewöhnliche Lage.



Wir wollen nach Leuca, genauer gesagt nach Santa Maria de Leuca. Das ist auf dem Stiefel da, wo beim Absatz eines Damenschuhs der Pfennig sitzt. Ein munteres Windchen trägt uns flott dorthin.



Namensgeberin des Ortes war wohl eine Sirene – Gott sei Dank mal wieder etwas Mythologie, ich hatte schon Entzug! Die Dame, ihr Name war Leucasia, hatte sich in einen Herrn Melisso verguckt, der sich aber in die schöne Aristula verliebt hatte. Rachsüchtig, wie verschmähte Sirenen bekanntlich sind, versteinerte sie die beiden Liebenden. Sie befinden sich heute, natürlich weiterhin nachhaltig versteinert, an der Punta Melisso und an der Punta Ristola westlich von Leuca. Allerdings kam Leucasia nicht ungeschoren davon, denn sie verlor bei dem Gewaltakt ihre Stimme und beging daraufhin Selbstmord; verständlich, da sie ja nun nicht mehr sirenen konnte. Ihre bleichen Gerippe bilden heute die grotten-durchsetzten Kalkklippen von Leuca, auf denen sich die Reichen Puglier im 19. Jh. stattliche Villen bauen ließen.



Spätere Legenden sind christlicher; so hat Petrus hier wohl gepredigt, worauf der alte Minervatempel seinen Dienst quittiert habe und eingestürzt sei. An seine Stelle wurde im vierten. Jh. eine Kirche errichtet, die, nach einigen Erweiterungen und nachdem die Jungfrau Maria einigen Schiffen aus Seenot geholfen hatte, zur heutigen Basilika Santa Maria de Finibus Terrae wurde, was wiederum zur Namenserverweiterung des Ortes zu „Santa Maria de Leuca“ führte. Und tatsächlich ist hier auch Finis Terrae, Finisterre, Landsend, die nächste Station westlich ist Korfu.

Markantester Bau und Wahrzeichen des Ortes ist der 1864 erbaute Leuchtturm, der, selbst über 48 m hoch, sein Licht aus 102 m über NN weit in die Umgebung des Kaps ausstrahlt. Sehr imposant!



Donnerstag, 19. - Freitag, 20. Juli, Leuca - Otranto

Die Fahrt nach Otranto, dem ersten Ort an der italienischen Ostküste, gestaltet sich etwas langatmig, weil dem Wind eben jener ausgegangen war. Also bemühen wir Johannes, der uns gemächlich und gemütlich zum Ziel schiebt. Aber leider strafft man uns im Hafen mit Nichtbeachtung, weder Lega Navale noch Capitainerie reagieren auf Telefon oder Funk. So legen wir erst mal bei der Guardia Costiera an und ich unternehme einen Motivationsbesuch bei der Lega. Etwas brummig bekommen wir einen Platz zugewiesen, zuerst mal nur für einen Tag, aber später wird man nett und gesteht einen zweiten zu. Was sich gelohnt hat.



Otranto war ein bedeutender Ort der Magna Graecia, unter römischer Herrschaft ein wichtiger Hafen an der Ostküste und auch später ein gern genutzter Verschiffungsort für die Kreuzfahrer.



Die Normannen gaben dem Ort eine sehr massive Befestigung. Aber auch die konnte es nicht verhindern, dass 1480 die Türken die Stadt eroberten; im Nachgang enthaupteten sie 800 männliche Einwohner, die sich geweigert hatten, zum Islam über zu treten. Merke: Nicht nur die christkatholische Kirche nutzte drastische Mittel zur Mitgliederwerbung. Dabei dauerte das türkische Intermezzo grade mal ein Jahr, bevor irgendein Alfons sie wieder raus warf; was sie aber nun nicht daran hinderte, in den folgenden Jahrhunderten noch mehrmals die Stadt zu belästigen. Diese ständigen Auseinandersetzungen, aber auch die infolge der nahen Sümpfen häufigen Malaria-Epidemien, ließen Otranto schnell an Boden verlieren gegenüber den benachbarten Städten Brindisi und Bari.

Die 1088 errichtete Kathedrale Santa Annunziata überstand den Besuch der Türken.



Bei unserem Besuch findet gerade eine Hochzeit statt; deshalb steht da italien-üblich ein klassisches Edelgefährt vor der Kirchentür, in dem Fall ein weißer Bentley. Sehr stilvoll. Um nicht zu stören, halten wir uns noch ein wenig draußen auf und bewundern die Deko über dem Portal.

Nicht normannisch!



Der Innenbereich ist mit einem 1600 m² großen Bodenmosaik belegt. Panteleon, ein Mönch aus San Nicola de Casole, hatte christliche und heidnische, nordische und südliche Mythen miteinander verarbeitet. So sieht man 700 „Szenen“, z. B. den Turmbau zu Babel, Inferno und Paradies, König Artus oder Alexander den Großen.



In einem Seitenschiff werden etliche Totenköpfe und Gebeine der achthundert Märtyrer aufbewahrt, die wegen ihres festen Glaubens 2013 heilig gesprochen worden sind. Ein wenig spooky!



Heute lebt Otranto sehr stark vom Tourismus, nachdem der früher hier grassierende Menschen- und Drogenschmuggel zurückgegangen ist.

So kann man tags wie nachts durch ein sympathisches Örtchen mit einer mittelalterlichen Altstadt laufen, in der ein Restaurant das andere jagt, wenn nicht grad eine Boutique dazwischen kommt.



Samstag, 21. Juli, Otranto bis Brindisi

„Niemand wird behaupten, dass Brindisi eine schöne Stadt ist, aber in Hafennähe geht es bunt und lebhaft zu,“ meint Rod Heikell.

Ich kann weder das eine noch das andere bestätigen, von Brindisi kenne ich nur die Marina der Lega Navale, die wir nach Durchfahren eines weitläufigen Hafengebietes ganz hinten rechts finden. Denn es war ein 45-Meilen-Schlag bis hierhin, wir kommen spät an und freuen uns, eine gut ausgestattete Sezione der Lega vorzufinden, in der wir uns ganz unpretenziös zum Aperò mit anschließender Cena einfinden.





Ich hatte es mir nicht nehmen lassen, für meinen jazz-liebhabenden Bruder eine entsprechende Combo einzubestellen, die sich aber leider herausstellt als Zusammenschluss guter Jazz-Musiker mit einer bestenfalls leidlichen Sängerin; da fehlte es – selbst für mich als Unmusikus – mächtig an Feeling und Volumen. Trotzdem, Life-Musik unter freiem Himmel ist immer schön.



Sonntag, 22. Juli, Brindisi - Monopoli

Wieder ein langer Schlag bis Monopoli, gute vierzig Meilen; aber wir haben lange gebummelt, und Peters Rückflug steht an. Der Name Monopoli hat nichts mit dem sonntagnachmittäglichen Spiel in meiner Kindheit zu tun, sondern es bedeutet „einzige Stadt“. Das galt 545 für die Flüchtlinge vor dem Ostgoten Totila, und später galt es, weil Monopoli den einzigen sicheren Hafen zwischen Brindisi und Bari bietet.

Im Rausfahren aus Brindisi sehen wir zumindest eine Schönheit.



Auch bekommen wir dieses Mal ein wenig vom Vorhafen und seiner alten Befestigung mit.



In Monopoli reagiert mal wieder kein Hafenmensch, wir sehen keine Marina, also legen wir uns einfach mal an den Stadtkai - was ohnehin immer eine Möglichkeit ist. Bildmitte, links von dem gelben Fischer.



Dann spazieren wir trotz fortgeschrittener Stunde noch durch das schöne, typisch italienische Örtchen con centro storico...



mit vielen liebevoll zurecht gemachten Fassaden ...



.. und, natürlich, einem Dom, die Basilika Maria Santissima delle Madia aus dem 18. Jh.



Montag, 23. Juli, Monopoli - Bari

Der Wetterbericht prognostiziert Merkwürdiges bis Übles:: Den ganzen Tag über 10 kn aus Nord, nur zwischen 14 und 15 Uhr Starkwind mit Böen bis 43 Kn.

Was tun? Peters Rückflug geht morgen Mittag. Es ist kein Problem, im Hafen zu bleiben und morgen von Monopoli aus mit dem Bus zum Flughafen Bari zu fahren. Andererseits kann man natürlich sehr rechtzeitig aufbrechen und unter Vermeidung von Kreuzschlägen nach Bari motoren. Was wir mit Blick auf die zeitlich sehr präzise eingegrenzte Sturmwarnung dann auch beschließen.

Zuerst klappt ja auch alles, sieht gar nicht so bedrohlich aus, aber es ist ja noch Zeit bis zwei Uhr.



Um kurz nach zwölf hole ich mir den aktualisierten Wetterbericht und teile Peter freudig mit, dass der Wetterumschwung zwar früher kommt, aber nur mit Böen bis 20 kn. Das freut ihn, er würde gern noch mal schwimmen gehen, sich hinter dem Boot herziehen lassen. Bari ist nur noch ein paar Meilen voraus.

Daraus wird nichts. Binnen weniger Minuten zieht es sich zu, es fängt so stark an zu regnen, so dass Bari außer Sicht kommt. Gleichzeitig brist es auf bis über 45 kn, rasend schnell baut sich eine hackige Welle auf, der Regen kommt waagerecht. Ich verständige mich mit Peter, dass es reicht, wenn einer von uns beiden nass wird. Das hindert ihn aber nicht daran, die ganze Sache „fotodokumentarisch zu belegen“, wie er es ausdrückt. Cooler Bruder! Mir selbst ist es ein wenig flatterig um's Herz.

Ich kann mir grade noch eine Jacke schnappen, aber das hätte ich genauso gut bleiben lassen können. Ich soll pitschnass werden. Es überrascht mich derartig, dass ich noch nicht mal die Weste überziehen kann. Die reicht Peter erst kurz drauf raus. Ich ziehe sie über und pieke mich mit kurzem Lifebelt ein.

Der Wind steht uns schräg auf der Nase, mit der üblichen Drehzahl wird das nichts, da fahren wir noch heute Abend. Ich erhöhe die Umdrehungen auf gute 3000 Umdrehungen und bin froh, dass der Erstbesitzer das Schwälbchen zumindest recht üppig motorisiert hat.



Aber es wird recht ungemütlich, die quer reinlaufenden Wellen legen Schwälbchen mit schöner Regelmäßigkeit weit auf die Backbordseite, sie holt mächtig über, kracht feste ein und wirft eine Riesengischt. In jedem Wellental scheint sie stehen zu bleiben, bevor es zitternd weiter geht. Drinnen - wir haben die Tür sicherheitshalber mal geschlossen - höre ich ein Lachen: Peter berichtet später, dass sich das Tellerschapp geöffnet hat und die Teller im hohen Bogen einzeln raus geflogen kamen, eine Slapstick-Szene; nur, dass nicht ein Teil zu Bruch gegangen ist. Ikea Qualität: Fliegst Du noch, oder brichst Du schon?! Peter räumt schon unterwegs wieder auf. Merkwürdig, bei all dem Geschaukel wird ihm unten nicht eine Sekunde lang schlecht. Es lebe der Decksalon und die damit verbundene Rundum-Sicht!

Während dessen halte ich oben den Kurs, was nicht immer ganz einfach ist; bei jeder Welle ist deutliches Ruderlegen gefragt, und ich will auch etwas Abstand zum Legerwall halten. Im Geiste male ich mir schon aus, ob wir schnell genug mit dem Anker sind, sollte der Motor ausfallen. Und ob der Anker - immerhin ein dicker Rocna mit 50 Metern Kette - uns im Notfall halten könnte.

Allmählich kommen wir in den Bereich des Wellenbrechers des Hafens von Bari. Aber damit ist es nicht getan, dieses Teil zieht sich eine Ewigkeit hin, es bildet einen Bogen von reichlich zwei Meilen, bevor man den Hafeneingang im Norden erreicht.

Ein langer Kampf, wir scheinen gar nicht voran zu kommen, dabei laufen wir gute vier Knoten über Grund. Das letzte Stück des Wellenbrechers knickt noch mal in Richtung Nordwest ab, in die Windrichtung. Ich mache mir Gedanken, wie ich die Halse in die Hafeneinfahrt gestalten soll, ohne zu riskieren, von einer Welle umgeschmissen zu werden.



Es gelingt völlig unspektakulär, als Schwälbchen grad eine Welle runter gerutscht ist. Schon sind wir im Hafen; da ist zwar auch mächtig Welle, aber „nur“ von hinten. Und es beginnt ein anderer Kampf. Man glaubt es nicht: Gegen die Kälte. Ich friere bei dem Wind wie ein Schneider, kann mich aber nicht setzen, um mich vor dem Wind zu schützen, weil ich versuche, mich gleichzeitig in dem Riesenhafen zu orientieren, die Lega Navale zu suchen.

Das Anlegemanöver wird suboptimal, ich muss vorwärts rein, bei dem starkem Seitenwind geht sonst gar nichts. Großen Dank an den Ormeggiatore der Lega, der sich geduldig einregnen ließ, und tatsächlich kompetente Hilfe beim Anlegen leistete. Kaum fest, zieh ich mich aus und rubbel mich trocken. Ich zittere wie Espenlaub. Peters Rat, mich in der Kojе aufzuwärmen, lehne ich ab mit Blick auf einen heißen Tee, den er mit Feingebäck herbei zaubert und mit dem Spruch: A quite unpleasant trip, wasn't it! British understatement, isn't it! Unter dem Strich sind wir uns einig, wie beruhigend es ist, ein stabiles, für die rauen Bedingungen von Nord- und Ostsee konzipiertes Boot zu haben. Tüchtiges Schwälbchen!

Wir besuchen abends noch die sehr sehenswerte Stadt, bevor Peter am nächsten Tag den Flieger nach Hause nimmt. Ich selbst werde noch ein paar Tage bleiben, Bari genauer kennen lernen und das Schwälbchen verholen zur Cantiere Ranieri. Mit Antonio Ranieri, dem Werftchef, habe ich schon vor einiger Zeit korrespondiert. Schwälbchen wird dort drei Wochen auf mich warten und einige Wartungsarbeiten über sich erheben lassen, während dessen ich einen dreiwöchigen Landurlaub antrete.

Schon am nächsten Abend ist die Welt wieder in Ordnung, wenn auch noch ein wenig mare agitato. Ich freue mich auf zu Hause. Und auf die zweite Saisonhälfte. Es soll die italienische Adriaküste hoch gehen. Venedig auf eigenem Kiel steht als nächstes Highlight an.

