n

Schwälbchen

Bem-vindo a Portugal e Adeus 2022

„Wir fahren also weiter nach Vianna, was aber schon in Portugal und so im nächsten Bericht liegt."

Donnerstag, 7. Oktober; Baiona – Vianna do Castelo

Aus unserem geplanten Ankerstopp ist ja nun nichts geworden: Reeds Almanach wies fröhlich einen Ankerplatz im Mündungsbereich des spanisch-portugiesischen Grenzflusses Minho aus. Die Tiefenangaben auf unseren beiden (!) elektronischen Karten behaupteten hingegen, in der Zufahrt zum Ankerplatz würden die Möwen nicht schwimmen, sondern munter spazieren gehen. Also dachten wir uns, die Zufahrt ist sicher tidenabhängig machbar, aber nur mit Vorsicht, und mit einem verlässlichen Echolot – womit SCHWALBE momentan nicht dienen kann. Also fahren wir weiter nach Viana do Castelo.

Und damit wird wieder ein Wechsel der Gastlandflagge fällig, was Mary mit großer Routine erledigt.

Der kleine iberische Bruder der Spanier hatte ehemals, aber nur bis ins 17. Jhd, viele Kolonien in Afrika, Asien und Lateinamerika, was das Land unendlich reich werden ließ. 1910 entließen die Portugiesen ihren letzten König, Manuel I – je nach Vorliebe der Patriot oder der Unglückliche genannt – ins britische Exil. Die folgende Salazar-Diktatur endete 1974 mit der Gründung der 3. Republik. Die große Finanzkrise überwand Portugal als einer der PIIGS-Staaten nur unter dem Rettungsschirm, aber seither geht es stetig bergauf.

Nicht alle profitieren davon. Wir hörten, der Monatlohn einer Supermarkt-Verkäuferin läge bei etwa 500 €, und das bei Supermarkt-Preisen, die sich nicht allzu stark von deutschen unterscheiden. Aber natürlich kaufen die Menschen hier sehr viel auf den lokalen Märkten, und in den meisten Familien tragen mehrere Verdiener zum Unterhalt bei. Letztlich gibt es auch eine portugiesische Spezialität, die wir noch genauer kennenlernen werden: Provisionen, Kommissionen und Extra- sowie Touri-Kosten. Ohne die läuft hier rein gar nichts, jedenfalls nicht reibungslos; und selbst mit ihnen knirscht es noch gewaltig, was zB Zuverlässigkeit oder Termintreue angeht. Untern Strich aber lernen wir die Portugiesen kennen als sehr weltoffen, fleißig und hilfsbereit. So wird zB in jeder Marina englisch gesprochen, in mehreren auch deutsch.

Unsere erste portugiesische Stadt Viana lo Castelo verdankt ihren Namen wohl der ehemaligen Festung, die die Mündung der Lima beherrscht und die ehemals so reiche Stadt vor den Begierden gleichermaßen der Spanier als auch der Piraten schützte; das Castelo selbst existiert heute nicht mehr. Vorsorglich wie wir sind hatten wir uns einen Liegeplatz im örtlichen Hafen reserviert und müssen rechtzeitig vor der Schließung der Fußgängerbrücke ankommen. Auf dem Fluss kommt uns schon die englische Yacht entgegen, die wir tagsüber etwa eine halbe Stunde vor uns beobachtet hatten: Wir sollen umkehren, der Hafen sei voll. War er auch, aber als hollanderfahrene In-den-Hafen-Rein-Wurschtler klemmen wir uns etwas freihändig längs einer Yacht ins Päckchen. Gut so! Bis auf den infernalen Lärm aus dem benachbarten Fitness-Studio. Ich wird es nie verstehen. Diese Instructors, Fitness-Trainer oder wie sich solche Vorturner auch immer prestige-heischend bezeichnen, drehen die Musik bis zum Dröhnen der Boxen maximal auf und brüllen ihre Kommandos in den Raum, in dem ihre hörgeschädigten Anhänger etwas für den anderen Teil ihrer Gesundheit zu tun glauben. Im wahren Leben würde sich wohl keiner dieses Kasernen-Krakeele gefallen lassen, aber hier gehört es zum guten Ton. Gut, dass um 8 Uhr Schluss war mit Affentanz!

Die größte Attraktion des Ortes ist die weitläufige Praca de Republika, ein schöner Platz mit einem dreischaligen Renaissance-Brunnen, Vorbild für viele Imitationen. Er diente lange als Trinkwasserquelle, aber auch aufgrund seiner Lage direkt vor dem gotischen Rathaus als Treffpunkt der Einheimischen.

Aufsehenderregend war ein Verbot von Stierkämpfen, das Viana als erste portugiesische Gemeinde 2008 erließ. Allerdings verurteilte ein Gericht einen Stadtteil Vianas dazu, einen Stierkampf auszurichten; aber das war einmalig und gehört der Vergangenheit an.

Exkurse zu verschiedenen Punkten, Psychohygiene an:

Parallel zu unseren täglichen Allerlei nehmen einige Punkte zunehmend unsere Aufmerksamkeit in Anspruch: Orcas, Winter-Liegeplätze und Corona-Inzidenzen.

Die Orcas und ihre Interaktionen mit Yachten beschäftigen die Segler-Gemeinden schon seit letztem Jahr. Jetzt, und nicht erst seit heute, sondern schon seit unserer Ankunft auf der iberischen Halbinsel, sind wir unmittelbar potenziell betroffen.

Uns ist an rationaler Betrachtung gelegen, die lustig sein sollenden Beiträge in verschiedenen Foren sind ebenso wenig hilfreich wie die postpubertierender Rambos, die mit Schusswaffen oder Signalraketen gegen die Wale vorzugehen vorschlagen; der skurrilste Vorschlag kam von einem Herrn mit besonders dicker Hose, der bei seinem Törn an der iberischen Küste den tonnenschweren Orcas mit einem spitz geschliffenen Bootshaken auf den Leib zu rücken plant. Na, hoffentlich versteht Willy Spaß!

Wir nehmen uns die Homepage von orcaiberica vor und lernen, dass es sich wohl eher nicht um bösartige Angriffe der Schwertwale handelt. Es gibt aber nur Mutmaßungen, was hinter diesem, nur bei der Subpopulation der iberischen Orcas beobachteten Verhalten steckt. Spieltrieb, Jagdtraining, fühlen die Tiere sich durch den Schiffsverkehr gestört – speziell nach der „Corona-Pause"? Nichts Genaues weiß man nicht, aber ich ziehe in Erwägung, dass das internationale, spezialisierte Wissenschaftlerteam von Meeresbiologen, Walforschern, Veterinären, Ozeanographen und Ökologen die Sache besser einschätzen kann als Freizeitskipper, zumal, wenn die mit ihrem Hintern schön hinterm heimischen Herd sitzen und munter sinnfrei drauf los spintisieren. So! Sorry, aber es war wirklich unerträglich.

Wir lernen weiter, dass man besser, weil neutraler, von Interaktionen spricht, bei denen es in etwa der Hälfte der Fälle zu Beschädigungen speziell der Ruder kommt. Besonders betroffen sind Einrumpfboote bis 15 Metern Länge, einige Boote wurden dadurch monöverierunfähig und mussten von der Küstenwache geborgen werden. Menschen kamen bisher mit dem Schrecken davon, von Verletzungen ist bislang nichts bekannt. Wir hören aber auch, dass solche Vorfälle von Fischern seit Jahren beobachtet werden; nur: die halten den Mund und entwickeln ihre eigenen Abwehrmaßnahmen, die sicher nicht uneingeschränkt in Einklang mit Tierschutzgesetzen und Umweltbemühungen stehen. Immerhin, die Orcas sind direkte Nahrungskonkurrenten, denn sie bedienen sich hemmungslos bei den Fischern und pflücken ihnen die Thunfische von den Angeln oder aus den Netzen.

Wir sehen uns regelmäßig die HP von orcaiberica an, auf der die Interaktionen mit Datum dokumentiert sind, so wie hier für den gesamten Monat Oktober. Es sind zeitliche und räumliche Muster zu erkennen; es gilt also, diese Gebiete zumindest zeitweise zu meiden. Weiterhin hört man, die Orcas fühlen sich in der Nähe der 200 Meterlinie besonders wohl, was mit ihrem Jagdverhalten zu tun haben mag. Letztlich beschließen wir, just in case den Empfehlungen von orcaiberica zu folgen, Segel runter, Motor aus, still verhalten. Zu dem von anderer Seite empfohlenen Rückwärtsfahren – das irritiere die auf die Ruder fixierten Orcas – haben wir keine Meinung. Unterm Strich kommt bislang für uns §3 des Kölschen Grundgesetzes zum Tragen: Bisher ist noch alles gut gegangen.

Zu Liegeplätzen: Wir müssen allmählich einen Platz für den Winter suchen, was für Katamarane etwas spezieller ist, weil die gängigen Kranspuren mit ihren 5-6 Metern Breite zu schmal sind, wir brauchen mindestens 6,55 m plus Fender. Zudem haben wir eine Reihe von Arbeiten zu erledigen, zu allererst die Reparatur der ebenso flammneuen wie völlig verkorksten Raymarine-Anlage (ich will mein Simrad zurück!!). Das feste Composit-Bimini, für das der niederländische Lagoon-Dealer uns die Lagoon-Dependance in Lissabon empfohlen hat, hat einen solch unglaublich hohen Preis, dass wir eine andere Lösung suchen, aber immerhin im Raum Lissabon ein Winterlager suchen werden.

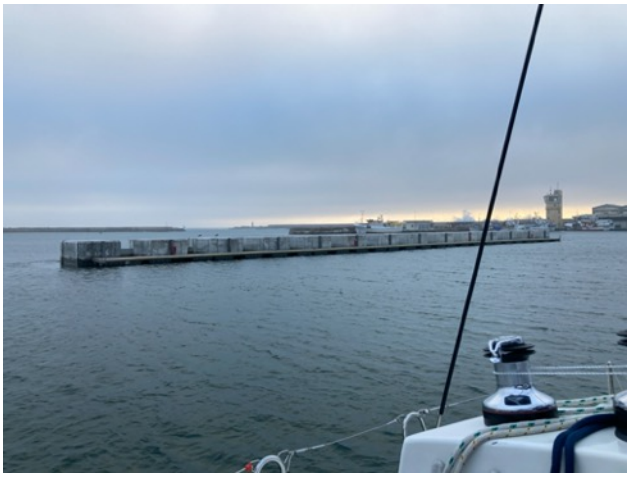
Zu den Inzidenzen zitiere ich Einstein, sinngemäß: Zwei Dinge sind unendlich: Das Weltall und die menschliche Dummheit. Beim Weltall bin ich mir aber nicht ganz sicher. Unsere Reise führte uns von den Niederlanden über Belgien, Frankreich und Spanien bis Portugal. Ab Frankreich konnte man ein deutliches Bemühen sehen, die Pandemie einzudämmen, offenbar bis heute mit einem gewissen Erfolg. In Deutschland, so lesen wir, wird auf der Suche nach Mitverantwortlichen viel gelabert, statt gehandelt. Unterdessen steigen die Inzidenzen sprunghaft an. In Deutschland. Nicht so in Frankreich, Spanien oder Portugal. Okay, kann man nicht uneingeschränkt vergleichen. Aber vielleicht kann man mal überlegen, was andere, Erfolgreichere, denn anders machen. Und: Ich versteh's nicht: Gegen Pocken und Masern gab und gibt es doch auch eine Impfpflicht, warum daddelt Deutschland rum? Und wieso zaudern die Menschen sehenden Auges, während sich die Kliniken im wesentlichen mit Ungeimpften füllen? Ist Herrn Hildmann mit seinen Verschwörungstheorien oder Herrn Kimmich und Frau Wagenknecht in der jeweiligen Verblendung oder der unbedarften Unwissenheit tatsächlich mehr zu glauben als spezialisierten Ärzten? Wie auch immer: Bis wir nach Hause kommen, ist Portugal hoffentlich noch nicht Hochrisikogebiet, was man bei Deutschland nur hoffen kann.

Exkurse und Psychohygiene-Modus naus!

Freitag, 8. und Samstag, 9. Oktober; Vianna do Castelo – Pavoa de Varzim

Beim Verlassen der Stadt sind wir mal wieder erstaunt über die Wucht der Wellen, die selbst bei ruhigem Wetter ein Spektakel vor der Skyline Viannas bieten.

Am Nachmittag erreichen wir nach einer etwas ruppigen Hafeneinfahrt Pavoa de Varzim, ein eher nichtssagendes Örtchen. Immerhin werden wir vom Hafenmeister persönlich in seinem flammneuen e-Motorboot zum Liegeplatz geleitet, von dort aus zur Capitainerie kutschiert und auch wieder zurück. Man ist sehr stolz auf die Neuerwerbung, und tatsächlich ist es ein nettes Erlebnis, mit einem Motorboot so geräuschlos dahin zugleiten, auch wenn Hafen und Liegeplatz in ihrer Hässlichkeit schon fast bemerkenswert sind.



Zu allem Überfluss dürfen wir hier zwei Tage lang einen wahrhaft pottendicken Nebel abwarten.

Sonntag, 10. bis Mo. 11. Oktober; Pavoa do Varzim – Porto

Rauschefahrt, großenteils runde 9 Knoten schnell, um halb drei sind wir in Porto. Genauer gesagt in der Douro Marina in Vila Nova de Gaia, am südlichen Ufer des Douro.

Bei unserer Ankunft waren wir wohl für ein spätes Mittagessen zu spät, aber wir haben es trotzdem versucht. Wir haben nichts bekommen, den ganzen Nachmittag war kein freier Platz in einem der dutzenden Restaurants frei, die das Straßenbild beherrschen: Diese Portugiesen essen wohl durchgehend von Mittag bis Mitternacht. Erst am nächsten Abend kommen wir durch vorausschauendes Reservieren in den Genuss einer wahren Street Art: Grillen, bis es qualmt! Hier will man essen, aber nicht wohnen!

Vila Nova de Gaia beansprucht für sich, die wahre Mutter des Portweins zu sein. Zu Recht! Jedenfalls liegen die großen Portwein-Häuser wie Sandemann, Ferreira oder Churchill alle in Gaia. Port ist heute ein geschützter Begriff, nur bestimmte Weine dieser Region dürfen sich Port nennen. Der ganze Hype begann im 17. Jhd., als britische Connaisseurs zunehmend ihre Liebe zum Wein entdeckten, dummerweise zu Zeiten schlechter werdender Beziehungen zum Weinland Frankreich. Also suchte man in Spanien und Portugal Ersatz, stieß hier aber nur auf wenig zufrieden stellende Weine. Zu dieser Zeit – wie wohl zu allen Zeiten - waren aber die Mönche ganz weit vorne in der Wissenschaft, leckere Tröpfchen zu produzieren, und so entdeckten umtriebige englische Händler den „Priest-Wine", ein eher süßer und sehr schwerer Wein, dessen Gärung durch Versetzen mit hochprozentigem Alkohol unterbrochen wurde.

Während in der Folgezeit die Produktion in portugiesischer Hand lag, übernahmen im wesentlichen Engländer den Handel. Zu Spitzenzeiten soll Porto recht fest in britischer Hand gewesen sein, und auch heute tragen viele Port-Handelshäuser englische Namen. Um es vorweg zu nehmen: Am Südufer des Douro reiht sich Verkostungs-Keller an Probierstübchen, ein unglaublicher Touri-Nepp, den man sich natürlich nicht entgehen lassen darf. Aber wohl sollte, zumindest in unserem Fall, wenn man Marys Gesichtsausdruck recht deutet. Trotzdem bereichert fortan Portwein unsere Bordbar.

Eine nette Skurilität, einen Anachronismus, entdecken wir bei unserem Spaziergang durch Vila Nova de Gaia: Das Waschhaus des Ortes und seinen Trockenplatz, beides sehr wohl frequentiert.

Am nächsten Morgen machen wir uns auf, eine wahrlich schöne Stadt zu erkunden. Mit dem Taxi geht es zur Ponte Luis I, einer imposanten Stahlkonstruktion, auf der sich ununterbrochen Ströme von Fußgängern, Autos, Motorrollern und Straßenbahnen wälzen.

Von oben hat man einen schönen Blick auf Fluss und Betrieb, u.a. auch auf die Barca Rabelo, kleine Nachen, mit denen früher der Portwein transportiert wurde.

Auf der Porto-Seite des Flusses bewundern wir die alte Hafen-Fassade. Zu schade, dass hier wie in manchen portugiesischen Städten viele Häuser vernachlässigt werden, die oberen Etagen oft nicht mehr bewohnt sind. In Porto ist davon besonders die Ribeira betroffen, die Altstadt, die abends menschenleer ist. Schuld an der Misere sind städtische Mietendeckel, wegen derer es sich für die Eigentümer nicht mehr lohnt, die Häuser instand zu halten. So verfällt ein unschätzbares – auch kulturelles - Erbe wegen der Hartleibigkeit bürokratischer Sesselfurzer, das Ganze im naiven Bemühen um soziale Gerechtigkeit.

Auf unserem planlosen Spaziergang stolpern wir über die Livraria Lello & Irmao, vormals Livraria Chardron, dem Vernehmen nach einer der schönsten Buchhandlungen der Welt. Joanne Rawling soll von der Livraria inspiriert worden sein für ihre Harry-Potter-Romane. In diesem Jugendstil-Gebäude finden sich– neben einer großen Auswahl an Lyrik und klassischer Literatur - wahre Schätze der Einrichtungskunst, Treppen, Fenster, Büsten, sogar eine kleine Bar. Weniger das Eintrittsgeld als vielmehr die sehr lange Schlange vor dem Laden schrecken uns von einem Besuch ab – von unserem kleinen Hundi mal ganz abgesehen: Bei Kirchen, Museen, Ausgrabungsstätten etc kann ich's ja noch verstehen, aber hier hat man als Fellträger auch in Bus und Bahn, in Restaurants etc Zutrittsverbot.

Überhaupt begeistern uns die Fassaden vieler kleiner, aber offenbar traditionsreicher Geschäfte zum Beispiel auf der Rua da Galeria de Paris.

Mitten über die Plätze quietschen die Vorkriegs-Trams; sie sehen aus wie Spielzeug-Straßenbahnen zum Aufziehen. Für eine Probefahrt in Corona-Zeiten leider zu kuschelig.

Auf dem Platz gibt ein Tangotänzer eine phantasievolle Vorstellung mit einer Puppe als Partnerin.

Wir sehen noch die riesigen, alten Mosaike und Stuckdecken im Bahnhof; große Kunst im Alltag, auch wenn die martialischen Schlachtszenen nicht unbedingt meinen Geschmack treffen. Wie reich diese Stadt gewesen sein muss! Ein Reichtum, den Portugal in einer relativ kurzen Zeit ertragreichen Kolonialismus gemacht hat, und der heute noch vielerorts – etwas morbide abblätternd – zu sehen ist.

Über der Stadt thront die Kathedrale, die seit dem 12 Jhd immer wieder mit neuen An-, Um- und Neubauten verändert wurde; mich hat sie weniger beeindruckt, aber die gewundene Säule nebenan gab ein schönes Motiv ab. Banause!

Zur missglückten Portwein-Verkostung auf dem Rückweg von Porto s.o., aber danach gab's zum Trost einen feinen Sunset auf dem Douro, und einen sehr gelungenen gegrillten Fisch auf der zugegeben völiig verräucherten Fressmeile von Vila Nova de Gaia.

Dienstag, 11. Oktober; Porto – Alveira / San Jacinto

Vor unserer Abfahrt Richtung Alveira werden wir noch Zeuge eines Segler-Alptraums: Der schöne Oldie, den wir gestern noch bewundert hatten, hat zu sinken begonnen – vielleicht ein undichtes Ventil? Problematisch, dass der Eigner nicht an Bord ist. Gut, dass sich, von der aufmerksamen Marina alarmiert, sofort ein paar Froschmänner zur Rettung aufmachen, das Schätzchen ist schon mächtig buglastig!

In der Zufahrt von Alveira, kurz hinter einer Abzweigung, überspannt eine Hochspannungsleitung das Fahrwasser; im Plotter ist sie nicht verzeichnet, irgendwo am Land ist eine Höhe von 21 Metern

ausgezeichnet, etwas obskur und auch nicht recht einer der Abzweigungen zuzuordnen. Und wo? In der Mitte? Außen? Da wird es uns mit knappen 18 Metern Höhe irgendwie doch etwas mulmig. Man kennt das ja: Die Brücke kommt näher, man weiß genau, sie ist hoch genug, aber von unten gesehen ist man doch froh, wenn die Antenne noch Luft nach oben hat – was man natürlich erst unter der Brücke und so im Zweifelsfall zu spät sieht. Wir trauen uns nicht, drehen ab und fahren zu einem schönen Ankerplatz vor San Jacinto, einem propperen, nichts desto trotz eher nichtssagenden kleinen Ort an einer Aussackung des Rio Vouga.

Beim Abendspaziergang stellen wir erfreut fest, dass Sprayen nicht nur Rumschmieren sein muss, sondern auch schön und künstlerisch wertvoll sein kann. Eine gute Werbung für das hiesige Naturschutzgebiet!

Mittwoch, 13. bis Freitag, 15. Oktober; San Jacinto – Figuera da Foz

Auf dem Fluss begegnen uns heimkehrende Angler und Fischer. Es ist uns unklar, warum sie mit Topspeed ihrer vollkommen überpowerten Bötchen den Fluss rauf rasen. Vielleicht will jeder der erste am Verkaufsstand sein – obwohl: dann könnte man ja drei Minuten eher losfahren?

Unterwegs nach Figuera da Foz kommt zumindest zeitweise der Parasailor zum Einsatz, und mit ihm eine neue Erfindung: Je nach Wind hatten die Schoten immer auf das Salondach geklopft, was innen im Salon nervt. Andererseits hatten wir noch eine „Nudel", die der Voreigner zum Badespaß für seine Enkel angeschafft hatte. Schön, dass sie längs schon aufgeschlitzt sind; geteilt und über die Schoten gestülpt sorgt sie für herrliche Ruhe.

In Figuera da Foz legen wir ein paar Hafentage ein. Der Ort wurde wohl auf den Mauern eines Klosters errichtet, dass im 8. Jhd von Arabern zerstört worden war; urkundlich erwähnt ist er 1237. Nach diversen Piratenangriffen wurde 1585 das Forte de Santa Catarina gebaut – jeder portugiesische Küstenort, der was auf sich hält, braucht eine Festung! In diesem Fall mit Leuchtturm.

Später prügelten sich Franzosen und Engländer um Figuera da Foz, 1808 „befreite" General Wellington den erst im Vorjahr vom Franzosen Junot eroberten Ort (vielleicht hätte Wellington besser beim Filet bleiben sollen, statt der Menschheit englisches Machtgelüst aufzudrängen). Später ging's friedlicher zu, die weiten Sandstrände machen Figuera am Ende des 19 Jhd erst zum mondänen, dann zum Jedermann-Seebad, mit Casino! Und auch heute ist Figuera da Foz noch sehr angesagt.

Auf dem Weg in die Stadt kommen wir immer an einem Brunnen vorbei, der unsere Aufmerksamkeit mit Farben und Wasserspielen auf sich zieht. Mal was anderes!

Wir entdecken die Markthalle und decken uns ein mit heimischem Gemüse, fangfrischem Fisch, Fleisch und einfallsreichen Fleischprodukten. Das Ganze liebevoll drapiert, es macht richtig Lust, einzukaufen.

Mein Eindruck vertieft sich, dass Südländer deutlich mehr Wert legen auf frisches, hochwertiges Essen als das in Deutschland üblich ist, wo billigbilligbillig die Maxime ist; eigentlich sollten wir „reichen" Deutschen, die es sich eher leisten können, doch mehr auf Qualität achten! Ich finde es bezeichnend, dass gefühlt jeder zweite Fernsehspot nicht Produkteigenschaft und -qualität anspricht, sondern Preis und Rabatt.

Samstag, 16. und Sonntag 17. Oktober; Figuera da Foz – Nazaré

Nazaré macht erfolgreich Werbung damit, dass hier die höchsten Wellen der Welt auftreten, und natürlich kommen deshalb die besten Surfer der Welt hierher. 2011 legte Garrett McNamara die Latte schon mal ganz schön hoch, als er mit dem Ritt auf einer 23-Meter-Welle den Weltrekord aufstellte; mittlerweile liegt der Rekord bei 24,38 – mir unklar, wie man die Wellenhöhe so exakt messen kann!
Diese Monsterwellen entstehen nördlich des Ortes, wo der Nazaré Canyon endet, ein Tiefseegraben, in dem der Meeresboden auf kurze Distanz über 5000 Meter ansteigt; hinzu treten starke Strömungen. Das Bild der Monsterwelle rechts ist ein beliebtes Poster- und Postkartenmotiv, wir haben die Brandung bei weitem nicht so heftig erlebt. Die Bank vor der Küste trägt bezeichnenderweise – und nicht erst seit den waghalsigen Surfs – den Namen Witwenmacher.

Wir fahren in den Hafen südlich des Ortes, vor und in dem von den rauhen Bedingungen nichts zu merken ist – Miracle! Hier befindet sich nicht nur eine Marina, sondern auch der Fischereihafen, wie wir gleich zu Anfang eindrucksvoll demonstriert bekommen: Heimkehrende Fischer und ihre obligatorische Begleitung.

Wir hören, dass die Fischer im Gegensatz zu uns Seglern die Möwen seit jeher mögen, und das Überbord-Kippen von Beifang und Fischresten sei weniger ein Zeichen umwelt-gleichgültiger Faulheit als vielmehr,

dass die Fischer den Möwen ihren Anteil geben als Dank dafür, dass die Möwen ihnen zuverlässig zeigen, wo sich die Fischschwärme aufhalten. (Relativierend: Für allzu viel Beifang zahlen die Fischer Strafen.)

Der Ort lebte lange vom Fischfang; auf dem breiten und windgeschützten Strand sind noch alte Fischerboote ausgestellt, und man kann vom harten Leben der Fischer lesen. Etwa vom Fischen mit den Xávega-Netzen, die von den Booten an bestimte Stellen vor der Küste gebracht wurden. Nach anderthalb Stunden mussten alle mit anpacken, Männer, Frauen und Kinder bildeten am Strand zwei Reihen und zogen mit langen Leinen über die Netze den Meeresgrund an Land. Für die Sardinen-Fischerei hingegen benutzte man das komplexe Valenciana-Netzsystem, das von mindestens vier Booten für die gesamte Fangsaison ausgebracht wurde. Die Fische wurden teilweise am Strand luftgetrocknet und verkauft – auch heute noch.

Der Ascensor de Nazare befördert seine Fahrgäste in zwei mit Drahtseilen verbundenen Kabinen auf einer 44° schrägen Ebene nach Sitio, der Oberstadt, 110 Meter hoch auf den steil abfallenden Klippen.

Im Zentrum des Ortes findet man das Santuario de Nossa Senhora Nazarè, bis Anfang des 20. Jhd das beliebteste Pilgerziel Portugals, bis es von Fatima abgelöst wurde.

In der Kirche wird eine Marien-Statue aufbewahrt – allerdings unter Verschluss, Ansicht nur für Hochwohlgeborene! Die Statue soll authetisch sein, also in Jesu Kindheit hergestellt. Auf verschlungenen Wegen geriet sie in den Besitz des Westgoten Roderich, der sie vor den Mauren verbarg. 1183 fand sie dann ein gewisser Dom Fuas Rouphinho in einer Felsenhöhle. Als er irgendwann später auf der Jagd nach einem Hirsch im Nebel fast die Klippe runtergestürzt wäre, warnt ihn Maria. Zum Dank ließ das Blaublut eine Kapelle für die Statue bauen – die Vorgängerin des Santuarios - und schenkte das Ganze dem Ort Sitio.

Die wunderbare Errettung des Waidmannes ist auf einem Wandbild in der Kirche verewigt, und auf dem Weg zum Strand findet man eine moderne Version, bereichert um den neuen Pulsschlag der Region.

Nazaré war ein schönes Erlebnis, aber ich beschließe, auf dem geplanten Winter-/ Reparatur- und Pflegetörn hier noch mal vorbei zu kommen, bei hoffentlich spektakuläreren Wellen.

Montag, 18. bis Mittwoch, 20. Oktober; Nazaré – Peniche

Die Fahrt führt am spektakulären Cabo Carvoeiro vorbei nach Peniche, eine Stadt ohne viel Liebenswertes.

In dem für portugiesische Küstenstädte fast schon obligatorischen Fort – im 16. Jhd gebaut gleichermaßen gegen Piraten und Engländer, zu der Zeit oft das gleiche – wurden während des Salazar-Regimes missliebige politische Gefangene eingekerkert.

Ansonsten erhält Peniche von uns den blechernen Fressnapf für ein zwar sehr schön am Hafen gelegenes Resto, dessen Chefin aber schnell realisierte, dass wir wohl die einzigen Gäste blieben, und deshalb alles Menschen-Mögliche tat, uns schnellstens quitt zu werden. Die einzelnen Gänge gingen fließend ineinander über, nur unterbrochen von der Rechnung während des Hauptgangs. Das einzige Mal, dass wir uns in Portugal über mangelnde Gastfreundschaft, Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit beschweren können.

Zu allem Übel müssen wir in diesem Kaff auch noch zwei Tage bleiben, um fieses Wetter abzuwettern.

Donnerstag, 21. bis Dienstag, 26.. Oktober; Peniche – Cascais

Die Fahrt führt uns vorbei am Cabo da Roca, dem westlichsten Punkt Kontinental-Europas; nein, weder das englische Landsend gilt (weil Insel), noch die beiden Finisterres, weil weiter östlich.

In Cascais hat man keinen Platz für einen Katamaran; Gott sei Dank, wie sich später rausstellt, weil man mal eben locker 97 € pro Nacht nimmt für 38 Füße Kat. So ankern wir trotz des starken Windes auf Reede, was wir zunächst nur einfach sehr genießen.

Am Freitag Nachmittag kommt dann die WaschPo vorbei: Entweder wir verlassen den Ankerplatz bis zum Abend, oder wir dürfen bis Montag nicht ankerauf gehen. Warum? Weil an diesem Wochenende Wettkämpfe zum Ironman stattfinden, und wir lägen nahe der Zielgrade für die Schwimmer. Na bestens, das lassen wir uns nicht entgehen. Eintrittspreis: Wir müssen von morgens 8 bis nachts um 2 das nervige Animieren eines mehrsprachigen Zeremonienmeisters ertragen – wieso muss man Publikum eigentlich immer als Papaffe, also Kreuzungen von Papagei und Affe, behandeln?! Trotz einigen hundert Metern Abstand zur Showbühne sind wir immer bestens informiert, und noch heute hören wir den bei jedem Zieleinlauf hundertfach gebrüllten Spruch „YOU ! ARE AN IRON ! MAN!!!! Aber wer hier ins Ziel kommt, hat eine besondere Würdigung echt verdient.

Los geht es morgens um acht Uhr mit einemStaffel-Massenstart auf die Schwimmstrecke von dreikomma-neun Kilometern Freiwasser. Wir sitzen im Trapez der SCHWALBE und feuern die Wettkämpfer an, vom ersten, der nach weniger als einer Stunde zurück ist, bis zum letzten, der nach knapp drei Stunden von Rettungskräften aus dem Wasser gefischt wird – trotzdem: Standing Ovations auf allen Booten ringsum.

Dann geht es im Laufschritt zu den Fahrrädern - Kleiderwechsel ebenfalls im Eiltempo, Zeit läuft! - um 180 km zu radeln. Abschließend der Marathon-lauf, 42 km. Die unglaubliche Siegerzeit für die drei Disziplinen lag knapp unter neun Stunden.

Auf Platz 2 joggt der Deutsche Andreas Witt-mann ganz locker durchs Ziel und erreicht damit die Qualifikation für die Weltmeisterschaften in Hawaii. Unglaublich! Sieht so ein Mensch nach neun Stunden Höchstleistung aus?! Sein Bruder Nico allerdings musste buchstäblich auf den letzten Metern verletzt aufgeben, wie tragisch, nach all den Mühen! Übrigens: Vielen geht es nur um's Ankommen, und jeder, der ankommt, hört seinen Namen und „You ! ARE AN IRON ! MAN!"

Am nächsten Tag finden die Triathlon-Meister-schaften statt. Wohl eher was für die Weicheier, geht es hier doch nur um die halben Distanzen. Aber unterm Strich kenne ich persönlich keinen, der hier auch nur eine minimale Chance hätte, anzukommen.

Cascais gilt als das portugiesische Saint Tropez; wenn der Vergleich auch ein wenig geschmeichelt ist, so hat der Ort doch eine Menge Charme und Schönes. Wir kommen im kommenden Jahr noch mal vorbei!

In den letzten Tagen und Wochen haben wir uns redlich um einen Winterlagerplatz bemüht. Gar nicht so einfach, denn ein Platz an Land reicht nicht, wir brauchen auch einen Kran, der 6 Meter 53 rausheben kann. Und dann haben wir noch Jobs für verschiedene Gewerke, allem voran für einen Raymarine-Techniker, der sich nicht nur so nennt, wie dieser Scherzkeks in La Trinité, sondern unsere Elektronik-Probleme auch lösen

kann. Der Steuerbord-Kiel ist nach unserem Brest-Abenteuer lädiert und reparaturbedürftig, das Unterwasserschiff... Eine Segelfreundin aus dem Segeln-Forum reicht uns weiter an einen Segler, der seit einiger Zeit in Portugal lebt, und der reicht uns weiter an den General-Universal-Unternehmer Rui, der uns unter seine Fittiche nimmt, Winterplatz und Handwerker vermittelt und auch selbst Hand anlegt. Allerdings kann uns Sergio, der Chef von Tagus Yacht Center am südlichen Ufer des Tejo, erst am kommenden Mittwoch kranen, um Punkt 3, weil die Zufahrt zu seiner Werft nur bei hohem Wasserstand erreichbar ist.

Bis es so weit ist, müssen wir die Reede von Cascais verlassen, denn es kommt starker Südwind auf, der das Ankern höchst ungemütlich machen würde. Aber wir wollen ja ohnehin noch Lissabon besuchen und folgen der Empfehlung des Segelfreundes, nach Oeiras zu verholen und mit dem Zug nach Lissabon zu reisen.

Mittwoch, 27. Oktober bis Montag 1. November, Cascais – Oreias

Oeiras ist eine Kleinstadt vor den Toren Lissabons; es gibt eigentlich nichts Berichtenswertes; außer, dass die Marina sehr gut ist, die Crew sehr freundlich, der Platz sehr preiswert; die TO-Mitgliedschaft erspart weitere 20% - welch ein Gegensatz zu Cascais, deren Marina zugegeben aber auch ungleich mondäner ist. Wir lernen, dass die Einwohner sich des höchsten Lebensstandards Portugals erfreuen, und dass Wale manchmal einfach so abtauchen.

Wir reisen per Zug nach Lissabon.

Lissabon ist eine alte Stadt, sie hatte schon von Caesar die Stadtrechte erhalten. Später fielen verschiedene gallische Stämme ein, 714 die Mauren, Mitte des 12. Jhd wurde die Stadt portugiesisch und schließlich Hauptstadt. Im 16. Jhd entwickelte sich Portugal zu einer reichen Kolonialmacht, wovon noch eines der Wahrzeichen der Stadt, der Torre de Belem, zeugt, ein aufwendig gestalteter Leuchtturm am nördlichen Ufer des Tejo.

Nicht ganz unbeteiligt am Aufstieg zur Kolonialmacht war Heinrich der Seefahrer. Dem Vernehmen nach ist der Seefahrer nie zur See gefahren, und hat auch nicht wie kolportiert eine Marine-Akademie gegründet, aber er war Initiator vieler Entdeckungsreisen; seine Kapitäne musste ihre Entdeckungen mit einem „Padrao" markieren, einer Steinsäule mit königlichem Wappen, Kreuz, Name und Datum.

Dem eingedenk haben ihm die Lissabonner 1960 zum Anlass seines 500 Todestages den Padrao des Descombrimentos erbaut.

1755 zerstörte ein Erdbeben Lissabon, und 1988 brannte das Stadtviertel Chiado nieder. Alte Lissabon-Liebhaber finden „ihre" Stadt seitdem nicht wieder, nichts erinnere heute mehr an das alte Chiado mit seinem maroden Charme. Aber an mancher Straßenecke bekommt man doch einen Eindruck, wie es damals ausgesehen haben mag.

Man bräuchte Tage und Wochen, um auch nur einen ungefähren Eindruck von der Stadt zu bekommen. Die Zeit haben wir nicht, das Saisonende naht, der Kran wartet. Also bummeln wir einfach mal so durch die Stadt, lassen sie wirken. Ganz prächtig: Die Praca do Comercio.

Der Aufstieg in die Oberstadt ist schweißtreibend; später sehen wir: Es geht auch leichter!

Der gusseiserne Elevador de Santa Justa befördert in zwei edel im Stil der Zeit ausgestatteten Kabinen je 24 Personen von der Unterstadt Baixa 40 Meter höher ins Stadtviertel Chiado. Natürlich benutzen die Einheimischen den Aufzug, und auch die Touris lassen sich das nicht entgehen; entsprechend der Andrang und das Gekuschel, für uns leider ein Corona-No Go.

Aber unser langer Aufstieg wurde durch einen tollen Blick über die Stadt und den Tejo belohnt.

Dienstag, 2. November; Oeiras – Amora

Der letzte Schlag der Saison, es geht ins Winterlager! Wir fahren raus auf den Tejo, der hier nicht – wie etwa in Lissabon – „nur" 1,8 km breit (und bis zu 40 m tief) ist, sondern gut doppelt so breit. Ich hatte einen so mächtigen Fluss in Portugal gar nicht auf dem Schirm, und hier ist auch richtig Strömung und Tide!

Mitten auf dem Tejo thront das Forte de Sao Laurenco, das wir uns kurz im Vorbeifahren angucken.

Wir motoren vorbei am Torre de Belem, grüßen Heinrich den Seefahrer und unterqueren die rote Ponte de 25 Abril, eine 3,2 km lange Stahlbrücke, die Lissabon mit Almada verbindet. Sie ist sicher ein Meisterwerk

der Ingenieurskunst, aber die darüber fahrenden Autos verursachen einen wahrhaft infernalen Lärm. Hinter ihr, auf der Almada-Seite, steht ein weiteres Wahrzeichen der Gegend, der Cristo Re, eine 28 Meter hohe Christusfigur, 113 Meter hoch über dem Tejo.

Dann verbreitert sich der Tejo, und wir biegen rechts ab in den Rio Jeudal; in einer Bucht des Flüsschens liegt Amaro, und hier unterhalten Sergio und sein Bruder in zweiter Generation das Tagus Yacht Center. Wie vereinbart sind wir rechtzeitig vor Hochwasser da - die Gegend rund um die Werft fällt trocken - aber wir müssen noch etwas warten und fahren an den Anleger hinter der Kranspur. Oh je, auf was haben wir uns da eingelassen, das sieht aber sehr wenig vertrauenserweckend aus!

Aber wir sehen schon gleich beim Kranen, und bei den späteren Arbeiten auch, dass Sergio seinen Laden bei aller Lässigkeit voll im Griff hat, und dass er auch die richtigen Mitarbeiter beschäftigt, seine hohen Ansprüche termingerecht (!) zu realisieren. Ich war beeindruckt von seinen Empfehlungen zu den geplanten Arbeiten, die erkennbar meine Wünsche und Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellten, auch wenn er dabei in zwei Projekten wirtschaftlich den Kürzeren gezogen hat. 5 Sterne für Sergio und Tagus Yacht Center!

Das Kranen ist etwas tricky: Die Kranspur ist 6,60 m breit, die SCHWALBE 6,50 m. Hat geklappt!

Damit ist die Saison 2021 beendet. Sie hatte spät begonnen, weil ich erst das SCHWÄLBCHEN in Griechenland verkauft habe. Ich freue mich, in Stefan einen liebevollen, engagierten Schwälbchenskipper-Nachfolger gefunden zu haben.

Dann dauerten die Vorbereitungsarbeiten an der SCHWALBE unerwartet lange, so dass wir erst Mitte Juli losfuhren Richtung Mittelmeer. Wir haben gute 2000 Seemeilen zurückgelegt, mit einigen seglerischen Highlights, allen voran die Biskaya-Überquerung. Wir haben wunderschöne Orte kennen gelernt, bei denen es mir jetzt schon Leid tut, dass ich wohl nicht mehr wiedersehen werde. Und wir haben unterwegs nette Menschen kennen gelernt, ganz zu schweigen von unseren Gästen Thomas, Peter, Manu und Heinz, die uns längere Zeit begleitet haben.

Last not least habe auch ich eine perfekte Nachfolgerin meines SCHWÄLBCHENS gefunden. Die SCHWALBE hat unsere Erwartungen in jeder Hinsicht übertroffen. Jetzt steht sie bei Sergio und wartet auf das nächste Jahr.

Nachtrag:

Der Düsseldorfer Yachtclub hat in diesem Jahr den Schwalbenflug wieder mit dem Fritz-Bellingroth-Preis für die erfolgreichste Segelwanderfahrt eines Clubmitglieds im Jahr 2021 ausgezeichnet. Auch hier hat das SCHWÄLBCHEN in der SCHWALBE eine würdige Nachfolgerin gefunden.

Große Freude!