

Schwälbchen

Von Plotter und Lot, Grotten und Orcas,
Schwalbenflug ins Mittelmeer.

„Alles verlief gut, die SCHWALBE ist vorbereitet und wartet auf uns.“



Same procedure as every year - und die Betonung liegt auf every year, wie in jedem Jahr.

Aus Tradition beginne ich die Saison nicht vor dem 26. März, dem Geburtstag meiner verstorbenen Frau Doro, den wir üblicherweise mit einem gemeinsamen Abendessen en famille begehen.

Andererseits wollen wir vergleichsweise früh los, wegen der Orcas. Verfolgt man deren Interaktionen auf orcaiberica.org, dann stellt man fest, dass sie früh im Jahr noch nicht so aktiv sind - oder noch nicht so viele Segler unterwegs sind? Erst sehr viel später hören wir, dass orcaiberica wohl nicht ansatzweise alle Interaktionen dokumentiert - davon später mehr, in Barbate.



Der Himmel über Mönchengladbach macht uns den Abschied fast ein wenig schwer, aber wir freuen uns natürlich auf die SCHWALBE. Also kutschiert uns Schwippchwager Manfred am Sonntag, den 27. März zum Flughafen Düsseldorf, wir landen pünktlich in Lissabon, ruckzuck sind wir per Taxi im Tagus Yacht Center und finden die SCHWALBE wohlbehalten vor. Sogar die beauftragten Arbeiten sind erledigt. Bis auf die leidigen Elektronik-Probleme, die Carlos, der Raymarine-Techniker, zwar angegangen hat, aber an Land nicht prüfen konnte, ob behoben sind. Waren sie nicht!

Aber Werftchef Sergio legt für Carlos seine Hand ins Feuer, bietet sogar eine Wette um ein prunkvolles Abendessen an, dass Carlos die Fehler von Plotter und von Echolot findet und eliminiert. Natürlich erst, wenn das Boot im Wasser liegt, leider erst am Mittwoch.

Also packen wir erst mal in Ruhe aus, ein und um; gut, dass Mary so ein staufreundliches Leichtgewicht ist, so kann ich sie erst mal in den Mast ziehen, die Flaggenleine auszuwechseln, und dann in die Kiste unter der Cockpitbank einschließen; hier hält die ausgewechselte Teleskopfeder nicht, und wir suchen einen neuen Anschlagpunkt, was aber nur bei geschlossener Kiste geht.



Und dann bin ich mit den Batterien nicht zufrieden, es wird immer wieder Batteriealarm angezeigt, auch bei Spannungen über 12 V, und unser Universal-Techniker Rui hatte anlässlich meiner Winterreise den Fehler trotz großer Show, Messungen und Belehrungen nicht gefunden. Den gab's auch nicht. Der eilends herbei gebetene Elektriker klärt auf: Niedriger Ladezustand trotz Solarpaneelen, weil die nur die Verbraucher aufladen, nicht aber die Motorbatterien; der Alarm bezieht sich nur auf die Starterbatterien, auch wenn er durchgehend angezeigt wird. Die Sache erledige sich, sobald die Maschinen mal gelaufen sind und die Starterbatterien geladen werden. Ansonsten sei alles okay ist. So einfach kann Elektrik sein, ich freu mich!

Dann wird es ernst: Die enge Kranspur und die trockenfallende Ausfahrt kennen wir ja schon vom Einwintern. Während uns bei der Ausfahrt das bis dahin aufgelaufene Wasser helfen wird, wird es bei der Kranspur wohl Millimeterarbeit. Die Kranspur ist nur knapp 10 cm breiter als das Boot, was im Herbst beim Rausheben ja noch vergleichsweise reichlich war. Aber beim Einkranen? Da heißt es dann: Genau zielen!



Aber auch jetzt legt der Kranfahrer wieder ein Bravourstück hin, es klappt ganz ohne Schuhlöffel.



Der erste Schlag führt uns rüber nach Lissabon, in die Marina Alcantara. Sehr laut von der Brücke her, zudem direkt neben dem Containerhafen, wenig heimelig, aber Carlos Raymarine hat hier sein Büro.



Er kommt am nächsten Tag an Bord, hört unsere Fehlermeldungen, klettert fast rein in unseren Elektronik-Schrank, checkt hier, rupft da was raus, ersetzt irgendwelche Busse, dann geht's raus auf den Tejo. Alle Kurse, alle Tiefen. Ich lerne beim Auf-Die-Finger-Gucken einiges: Wichtigst: Eigene Finger weg, das ist nichts für Amateure! Also beschränken wir uns auf Handreichungen und bewundern ansonsten die Stahlbrücke mit ihren Delfin-verzierten Brückenfundamenten.

Um es kurz zu machen: Carlos war vier Mal da, hat Diverses aus-, ein- und umgebaut, das Ganze war nicht einfach. Fand selbst Raymarine, und hat das Ganze auf Garantie laufen lassen. Quintessenz: Alte und neue Geräte sprechen nicht die gleiche Sprache; die deshalb entwickelten Schienen, Busse, Weichen, Transponder und -mitter oder wie auch immer die Dinge heißen, können alle funktionieren, müssen es aber nicht. Beim Problem des Satellit Fix Lost lag es daran, dass der Plotter Daten aus mehreren Quellen empfing, und es bedurfte nicht meiner unegalen Finger, überflüssige Quellen abzuschalten, sondern mehrerer Techniker-Stunden. Das gleiche galt auch für das Lot.



Wie auch immer: Carlos hat den Plotter und auch das Echolot mit seinen flegelhaften Kapriolen tadellos in Stand gesetzt. Ehrlich: Hätte ich diese Technik-Irrfahrt früher richtig eingeschätzt, dann hätte ich nach dem Bootskauf beim ersten Problem den gesamten Elektronik-Schradel gleichzeitig ersetzt, und nicht einzelne Geräte. Und das ist auch mein Rat an Leidensgenossen. Noch was: Nach meiner Erfahrung gibt es unter den sogenannten Technik-Experten eine ganze Reihe ebenso grobmotorischer wie großmäuliger Autodidakten, die nach dem Verkaufen und Einbauen neuer Geräte bei auftretenden Problemen nichts auf die Kette kriegen, außer Rechnungen zu schreiben! Jedenfalls habe ich das in Holland und in Frankreich mehrfach so erlebt. Aber ich weiß vom deutschen Dealer meines Vertrauens, dass Schiffselektronik ein Buch mit sieben Siegeln ist. Also: Hut ab vor Carlos!

Freitag, 1. bis Samstag, 2. April; Lissabon - Cascais

Chronologisch gesehen war es aber so, dass wir nach dem Reparaturaufenthalt in Lissabon erst mal eine Testfahrt machen wollten und sollten, weil Carlos nicht sicher war, ob alles okay ist. Letztlich wollen wir hier und jetzt alles reparieren lassen, bevor wir sonstwo mit sonstwem von vorne anfangen dürfen. Wir machen uns also auf nach Cascais, wo es uns im letzten Jahr ja gut gefallen hat. Natürlich lassen wir es uns nicht entgehen, Lissabons Prunk-Praca do Comercio von der Wasserseite aus anzugucken.



Im Vorbeifahren winkt noch mal der alte, schöne Leuchtturm Torre de Belem.



Unterwegs stellen wir fest, dass der Plotter einwandfrei arbeitet, aber das Echolot zeigt Tiefen je nach Gusto an. Carlos verspricht, noch mal vorbei zu kommen, allerdings erst Montag. Die - durchaus sehr mondäne - Marina Cascais hat bereits Hochsaison, und die auf's chicste gekleidete junge Dame in der Rezeption, die sich, ebenso wie ihre Kollegin, offenbar auf die nächsten Miss World-Wahlen vorbereitet, ruft schlanke 99 € Liegegebühren auf. Na, so mondän kann die Marina gar nicht sein, und die beiden Models überzeugen uns nicht: Wir ankern draußen und finden jeden Morgen nen Hunni unterm Kopfkissen.

Dann besuchen wir die Burg von Cascais, heute sinnvoll genutzt als Hotel und Residenz einiger Künstler. Das abgebrochene und versteinerte Auto im Burggraben mag nicht jedermanns Kunstverständnis treffen, ein Hingucker ist es allemal.



Hier in diesem Viertel haben einige reiche Ausländer ihre Sommerresidenzen gebaut - nett anzusehen!



Sonntag, 3. bis Mittwoch, 6. April; Cascais - Oeiras

Es ist Starkwind angesagt, bis zu 35 kn. Da wird es uns vor Anker dann doch etwas zu rollig, selbst mit dem Kat, und so verholen wir noch zeitig nach Oeiras, wohin Carlos uns ohnehin bestellt hat. Der Hafen mag nicht so mondän sein, die Marinadamen vielleicht nicht so chic gekleidet, aber sie sind viel netter, und der Liegeplatz kostet etwa ein Viertel von den aktuellen Unverschämtheiten Cascais'.

Der Ort bietet nicht viel, und so beschließen wir, per Mietwagen die Schlösser von Sintra zu besuchen, etwas weiter im Landesinneren. Genauer gesagt, wir hätten gern besucht. Aber wir müssen feststellen, dass alle Zufahrtstraßen für alle außer zubringende Profi-Tuktuks gesperrt sind. Die Fahrt hoch kostet 50 €, und, ach ja, Hunde sind verboten, nicht nur innen, auch in den Parks. Damit haben sich die meisten Schlösser erledigt, denn wir möchten Bonnie nicht mehrere Stunden irgendwo im Mietwagen warten lassen. Einen Palast besuchen wir, zumindest von außen, aber hier übt ein Hotel das Hausrecht aus, somit Hundeverbot. Und den bekanntesten Palast sehen wir nur aus der Ferne.



Aber da wir einmal in der Gegend sind: In der Nähe liegt das Cabo da Roca, der westlichste Punkt Kontinentaleuropas. Nix is mit Landsend oder Finisterre!! $38^{\circ}47' N$, $009^{\circ}30' W$, 140 über NN.
Aqui .. onde a terra se acaba e o mar começa (Hier, wo das Land endet und das Meer beginnt. Camoes)



Carlos stellt am Montag fest, dass das Instrumenten-Sammelsurium an Bord nicht zur konstruktiven Zusammenarbeit zu bewegen ist, die Raymarine-Serie ST 70 ist zu alt, die „Übersetzungs-Tools“ können das auch nicht ausgleichen. Carlos ruft Raymarine an, Ersatz aus der Folge-Generation kann geliefert werden. Im Juni. Wegen Corona. Carlos meldet sich für den folgenden Tag an, er habe einen Freund, der habe ein neues Gerät, nur mal zum Ausprobieren, er will das Gerät zurück. Aber sie kommen gar nicht zum

Einsatz, denn Carlos taucht noch mal tief in die Eingeweide der SCHWALBE ein, und nachdem er irgendwelche Kabel still, um- oder anders gelegt hat, klappt wider Erwarten die Tiefenanzeige, und bald ist auch der unverhofft aufgetretene Sat Fix Lost Alarm beruhigt. Nachhaltig! Kostenpunkt? Null, denn Carlos überzeugt Raymarine, dass der holländische Techniker den Plotter in der Form nicht hätte einbauen dürfen; er hätte entweder die ST70 austauschen müssen (unverständlich, dass sich ein Holländer eine solche Chance entgehen lässt! Klischee-Kiste auf: Wenn Dir einer erzählt, er habe ein gutes Geschäft mit einem Holländer gemacht, dann war das entweder kein gutes Geschäft, oder kein Holländer. Klischeekiste zu!). Oder aber er hätte eine Fehlersuche/ -Behebung durchführen müssen, die zum Erfolg geführt hätte - wovon dieser holländische Kaufmann mutmaßlich noch nicht mal ansatzweise was geahnt hat. (Ärger aus!)

Jedenfalls fahren ab Donnerstag, dem 7. April, mit perfekt funktionierender Elektronik. Ganz neues Gefühl, Heureka! Und Carlos bittet noch zwei Tage später um regelmäßige Zustandsmeldungen, er will ganz sicher sein, dass wir mit funktionierender Elektronik „on the sea“ sind.



Und da wir einmal beim Fehlersuchen sind: Wir finden immer wieder Wasser in der Stb-Motorbilge. Der Geschmackstest ergibt Süßwasser, und der Verdacht fällt auf Regenwasser. Wo aber ist die undichte Stelle? Diverse Küchenrollen-Test verlaufen irreführend mit den zwei Extremen: kein Papier ist nass, im Gegensatz zur Bilge, oder alles Papier ist nass, im Gegensatz zur Bilge. Hilft nix, da muss einer rein in den Motorraum, während es regnet. Den Part übernimmt, staufreundlich wie sie ist, s.o., Mary (ich verbreite die Parole, dass Mary wegen Aufmüpfigkeit zu verschärfter Bilgenwache abkommandiert ist), während ich mit dem Schlauch den Platzregen darstelle. Resultat: Eine winzige poröse Stelle im Silikon just in einem Knick: Panzerband drauf, Silikon kaufen, Kleinstreparatur. Übrigens: Hier gibt es Silikon auch in Kleinstgebinden; da braucht man sich nicht zu ärgern, wenn nach daumennagelgroßem Bedarf die Rest-Tube in der Backskiste verdorrt.

Donnerstag, 7. April; Oeiras - Sines

Knapp 50 Meilen liegen vor uns bis Sines, aber es gibt keinen geeigneten Zwischenstopp. Zu allem Unbill gibt es keinen Wind aus wechselnden Richtungen, wir fahren meist unter Motor, spritsparend mit nur einer Maschine. Das bringt bei etwa 1800 Umdrehungen eine Geschwindigkeit von 6 Knoten, wobei aber ein beständiger südsetzender Strom mit einem halben Knoten beteiligt ist.

Sines erreichen wir am späten Nachmittag und gehen vor der Stadt vor Anker. Laut unserem sehr hilfreichen Törnführer „Gentle Sailing Routes to the Mediterranean“ gibt es in Sines nicht viel zu sehen, und

wir haben morgen eine noch größere Etappe vor uns. Deshalb verlassen wir das Boot nur für den abendlichen Gassi-Gang. Immerhin fotografieren wir noch die für portugiesische Seestädte obligatorische Festung und die Kirche, vor dem die Statue des größten Sohnes der Stadt steht, Vasco de Gama.



Freitag 8. April; Sines - Sagres



Für heute ist ein munterer Am-Wind-Kurs angesagt, perfekt für einen Schlag von guten 70 Meilen. Für uns kein Problem, aber wir haben ja Hundedame Bonnie an Bord, die ihr Revier nur ungerne beschmutzt.

Unterwegs begleiten uns wieder mal Delfine; wir freuen uns jedes Mal über die Besuche – sie sind gefühlt im Atlantik deutlich häufiger als im MED, die Schulen sind größer, und wir unterscheiden mehrere Arten. Besonders eindrücklich finden wir den Großen Tümmler.

Wir runden Cabo de Sao Vicente, biegen links ab und werfen den Anker in der Bucht vor Sagres. Endlich kann der Hund raus, und wir finden ein nettes Resto mit perfekter Aussicht über die Bucht.



Samstag, 9. bis Montag, 11. April; Sagres - Lagos

Dem Etappenziel Lagos hat Mary schon lange entgegen gesehen. Hier hat sie vor Jahren einmal überwintert und war verliebt in den Ort und seine spektakuläre Sandstein-Küste mit den tiefen Höhlen und Grotten.



Zudem residiert in Lagos Sopramar, eine dem Vernehmen nach ausnehmend gute Werft. Hier hatte ich wegen des noch immer fehlenden Wetterschutzes am Steuerstand angefragt; ja, könne man machen, aber erst in zwei Wochen, und dann dauert es noch ein paar Tage. Zu lang für uns, Mary soll nicht ihre kurze Zeit auf der SCHWALBE mit Werftaufenthalten verbraten. Trotzdem besuchen wir die Werft, lassen ihren Rigger unser schamgefiltes Großfall auswechseln (Anschlag im Masttop, runter zum Block, wieder rauf, wieder runter, dann zum Steuerstand, insgesamt knapp 50 m) und auch die Wanten checken und durchmessen - alles in Ordnung!

Wir passen nicht mehr rein in die Marina, können aber am Reception Pontoon vor der Brücke liegen. Sehen und gesehen werden!



Lagos hat offene, schöne Plätze und alte, enge Gassen.



Am Hauptquartier der Bombeiro Voluntario sehen wir einen nostalgischen Magirus Deutz Feuerwehrwagen, wohl ein Traum für jeden Hobby-Bastler.

Ein ehemaliger Schandfleck internationaler Art ist der alte Hafen, direkt an der Flussmündung. Hier, im Schatten der Küstenfestung, wurden früher Sklaven gehandelt und nach Amerika verschifft.



Die Stadt lebt heute wohl von den spektakulären Grotten ihrer Küste und den felsengesäumten Stränden.



Dienstag, 12. April; Lagos - Alvor

Alvor liegt tief hinten in einem Lagunengebiet, das von drei Flussmündungen gebildet wird; da heißt es, Holland- und Wattfahrerfahrung rauskramen und fein auf die Tonnen aufpassen, weil die Bänke sich täglich verlagern können.



Am Steg werden wir von einem Fahrrad empfangen, bei dem wir uns die Frage stellen, was denn wohl am Vorderreifen auszusetzen ist. Neben dem Hafen die Lügenhalle, also Treffpunkt der Fischer, mit einem ebenso alten wie farbenfrohen Fischerkahn.



Auf den ersten Blick wirkt Alvor wie irgendein beliebiges kleines Fischerörtchen am Ende einer öden Lagune. Aber wir lernen, dass das Örtchen offenbar den Anschluss an den Tourismus gefunden hat; zumindest wenn man der Restaurantdichte auf der Flanier- und Fressmeile glauben darf, wenn es sich hier aber noch morgendlich einsam gibt.



Im Ankerfeld sieht man einige runtergekommene, offenbar langzeitbewohnte, aber wohl nicht mehr seetüchtige Boote, teilweise mit abenteuerlichen Aufbauten, die den Wohnraum vergrößern oder ein Treibhaus ermöglichen sollen. Diese Boote lagen bis vor zwei, drei Jahren in der sogenannten Katamaran Bay bei Olhao und bildeten dort eine Art See-Hippy-Community, bis die genervten Anwohner sich wehrten und den Booten Platzverweis erteilten.

Mittwoch, 13. April; Alvor - Albufeira - Vilamoura

Heute hat meine Admiralin Geburtstag. Entsprechende Getränke werden gereicht, von zu Hause mitgebrachte Geschenke geöffnet, und auch die Wettergötter sind spendabel und schenken dem Geburtstagskind runde 15 Knoten Raumwind, mit dem wir in Rauschefahrt an den unglaublichen Grotten und Höhlen der Sandsteinküste vorbeidüsen.





An einigen Küstenabschnitten sind die Felsen so durchlöchert, dass wir durch Felsentore die Touristen in Gängen spazierengehen sehen. Ganz Waghalsige trauen sich - kaum sichtbar - bis vorne auf die Klippen.



Geplant war der nächste Stop in Albufeira, aus nostalgischen Gründen, denn hier hatte ich vor Jahrzehnten meinen ersten Portugal-Kontakt. Aber nein, man weist uns schnöde ab, man habe keinen Platz. Na ja, vielleicht haben die Albufeiraner schon Hochsaison, man weiß ja nie. Wir werden nach Vilamoura verwiesen, das sich als eine sterile Retortenstadt entpuppt. Aber man hat Liegeplätze, und zwar sehr preisgünstig.

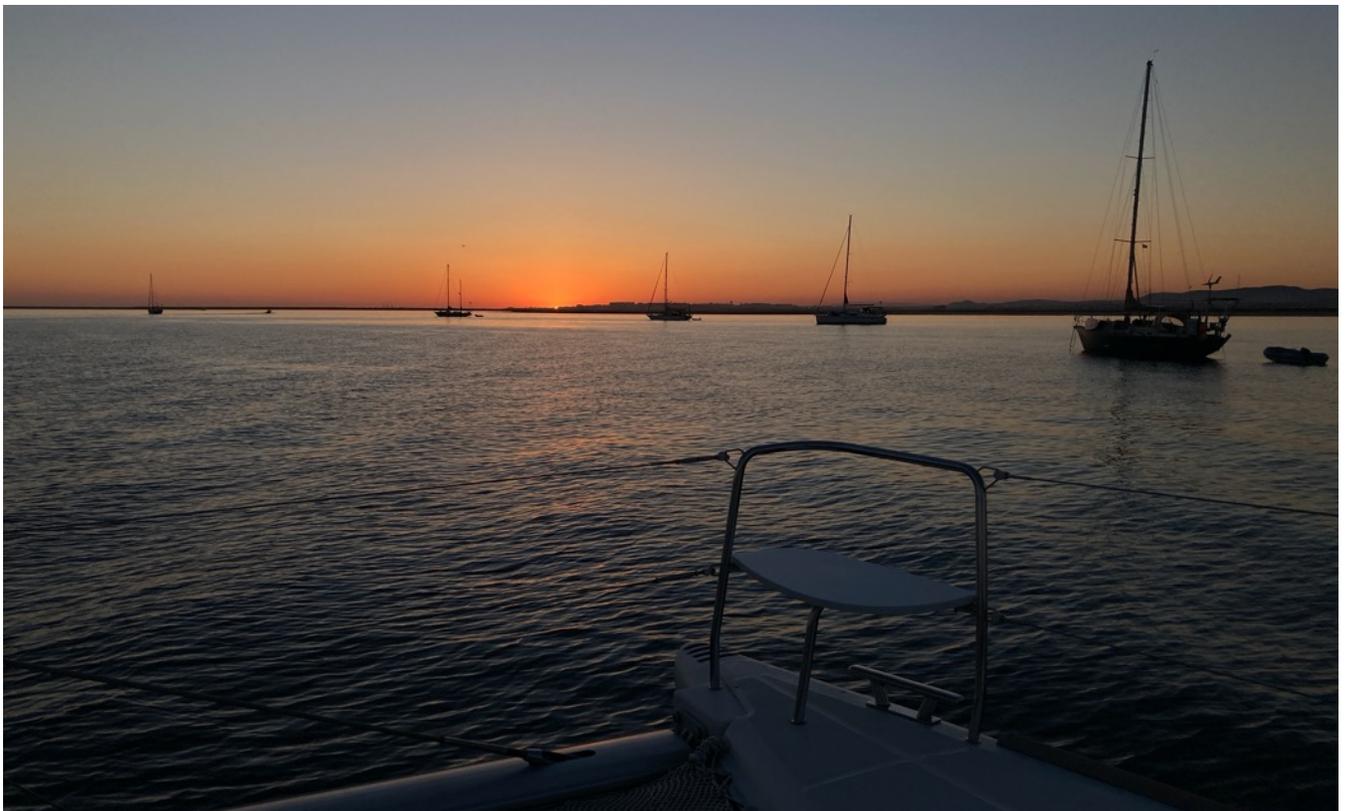


Donnerstag, 14. April, Vilamoura - Olahu / Calutra

Calutra ist eine kleine Insel in einer Lagune, an der landseits das oben schon genannte Olhao und Faro liegen; sie bildet den Abschluss der Lagune seeseits. In der Zufahrt geht es noch recht geschäftig zu.



Fährt man aber weit genug durch, dann kommt man in eine beschauliche Wasserlandschaft, in der man herrlich dem Abend entgegensehen kann.



Ich habe selten ein so einfaches Dorf gesehen; hier wohnen meist Fischer, oder die Betreiber von Muschel- und Austernbänken. Die Hauptstraße ist doppelreihig mit Betonplatten ausgelegt, kein Bürgersteig, rechts und links ein Sandstreifen, durch die zweite Reihe führen noch engere Gassen. Mehr braucht man auch nicht, denn Autos gibt es hier nicht, dafür aber jede Menge Traktoren; sicher sind die in dieser Sandlandschaft auch besser geeignet, vom Lieferfahrzeug an den Strand bis hin zum Müllwagen. Man macht das Beste draus, mit Erfolg, aber es wird deutlich, dass diese Fischer einfach bis ärmlich leben.



Hier hat sich die oben schon erwähnte Blauwasser-Gemeinde gebildet; allmählich wurde man sesshaft, wohnte auf dutzenden Booten, meist Katamaranen, die oft hoch auf's Trockene gezogen wurden. Begünstigt von den Gezeiten, die breite Strandstreifen bildeten, fand man früher sogar kleine Gemüsegärten direkt am Boot.

Das ist die Katamaran Bay - genauer war die Katamaran Bay. Denn wie schon erwähnt wurde es den Einheimischen zu viel, und die See-Hippies wurden aufgefordert zu verschwinden. Einige harren noch aus. Es ist erschütternd zu sehen, wie Segelträume zerplatzt, Lebenseinstellungen gescheitert sind, auf welch vergammelten, eben noch schwimmfähigen Hulls die Aussteiger ihren Mangel verwalten. Vielleicht bin ich nur zu spießig, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass man gerne in diesem Dreck wohnt, Regenwasser auffangen muss, von der Energie einiger blinder Solarpanels abhängig zu sein und neben sich ins Meer schießt.



Mary kennt die Gegend von früheren Reisen her, und so sind wir durch eine wunderschöne Dünenlandschaft zum Strand gewandert; gewandert ist der richtige Begriff, denn der Weg ist weit, allerdings bestens mit einem durchgehenden Holzsteg ausgestattet - Umweltschutz perfekt, Betreten der Dünen unerwünscht! Was aber nicht für die Traktoren gilt, die den Spuren nach hier Geländefahrten üben.

Am Ziel angekommen: Strand, so weit das Auge reicht. Und tatsächlich eine kleine Strandbar, die von Umweltschützern und zugunsten des Umweltschutzes betrieben wird.



Freitag, 15. April; Culatra - Mazagon /Huelva

In der Ausfahrt der Lagune ist Slalomfahren angesagt; offenbar beißen hier die Fische am besten, so dass dutzende Angel- und Fischerboote das Fahrwasser blockieren.



Draußen auf dem Meer wird uns wieder eine tolle Delfinshow geboten. Und schon ist es wieder Zeit für den Flaggenwechsel, wir sind wieder in Spanien.



Huelva, oder genauer Mazagon, hat uns jetzt nicht wirklich vom Hocker gehauen. Immerhin hat Resto-Scout Mary eine Tapaskneipe ausgemacht, die, wie sich nach langem Fußmarsch durch Wohngebiete herausstellte, inmitten einer Kneipenzeile lag, in der bis Mitternacht reger Betrieb war. Die Speisekarte gab's nur auf spanisch, und so entschlossen wir uns, dem Wirt freie Hand zu lassen. Well done, wie so oft, wenn man sich auf den Wirt verlässt, der dann natürlich mit seinem Angebot glänzen will.

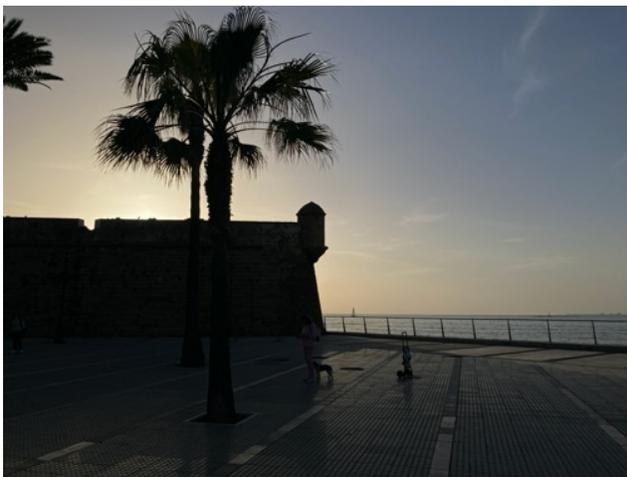


Samstag, 16. April; Mazagon - Cadiz

Cadiz ist jedem Leser marinehistorischer Romane á la Hornblower oder Bolitho bestens bekannt; Spanier, Franzosen und Engländer haben sich in dieser Gegend geprügelt wie die Straßenlummel, alles natürlich nur für's Vaterland, sprich das Recht, die zu kolonisierende Welt bevorzugt ausbeuten zu können. Cadiz spielte in Realität wie in Romanen immer eine Rolle als strategisch wichtige, befestigte Stadt.



Das Ganze ging schon recht früh los; laut Stadtwappen durch „Herakles, fundator Gadium Dominatorque“, er wird also als Gründer und Herrscher der Stadt - damals noch namens Gadium - benannt. Gut möglich, denn nebenan war er ja auch landschaftsgestaltend tätig, mit seinen Säulen in Gibraltar. Ganz sicher aber haben die Phönizier die Stadt, damals noch Insel, als Handelszentrum genutzt, und auch in den Punischen Kriegen spielte sie eine Rolle. Unter römischer Herrschaft war Cadiz bedeutsam, verlor seine Rolle aber mit dem Niedergang des römischen Reiches.



Erst mit der Entdeckung Amerikas ging es wieder bergauf, genau so wie die Begehrlichkeiten auf dieses Zentrum des Überseehandels und Stützpunkt der Silberflotten; entsprechend wurde Cadiz befestigt. Erst wegen der Piraten, später international: 1587 überfiel Francis Drake Cadiz, um hier das Auslaufen der Armada per deren Zerstörung um ein Jahr zu verzögern, dann zerstörten Raleigh und Consorten Stadt und Flotte 1596 erneut, nur Nelson blieb 1800 hier erfolglos. Diese Scharte wetzte er später aus.

Wir verbinden Spaziergang mit Supermarkt, und in dessen Nachbarschaft hat Mary online ein schönes Resto entdeckt. Aber ach, unten ist Hundi-Verbot, man verweist uns auf die Dachterrasse. Die bietet zwar einen tollen Blick über Cadiz, ansonsten aber nur Drinks - hätte man uns ja auch unten schon sagen können! So ziehen wir weiter und landen auf einem lauschigen Plätzchen mit kleinen Tavernen. Viel besser so!



Sonntag, 17. bis Montag, 18. April; Cadiz - Barbate



Es beginnt die Orca-Spießbrutenlauf-Strecke. Laut orcaiberica.com sind sie, ob nun rauflustige Schläger oder lernbegierige Jagdschüler - oder was auch immer als Grund für die Interaktionen mit Booten genannt wird - zu dieser Jahreszeit noch nicht so richtig aktiv. Bis auf einen Vorfall, Mitte März vor Lagos, gibt es nur wenige Meldungen, die allerdings gehäuft zwischen Kap Trafalgar und Barbate, genau dem Seegebiet, in dem die Orcas in der Vergangenheit so lustvoll zugeschlagen hatte, dass es für Boote unter 15 Metern zur Sperrzone erklärt worden war.

Schon im letzten Jahr hatten wir uns zu den Orcas informiert, wie man Begegnungen vermeidet, und wie man sich verhalten soll, wenn es doch zu einer Begegnung kommt. Aber jetzt werden wir so richtig neugierig und pingelig. Es gibt eine Reihe Empfehlungen, wie man sich bei Interaktionen verhalten soll. Über die Empfehlungen von Orcaiberica hinaus hört man öfter, man solle rückwärts fahren, weil die Tiere nicht rückwärts schwimmen können und durch die Verwirbelungen irritiert würden. Oder man solle etwas hinter sich herziehen, das die Tiere irritiert. Von Berufsseeleuten, speziell Fischern erzählt man, dass die entgegen offizieller Verlautbarungen sehr wohl auch angegangen werden, dass sie sich aber massiv zur Wehr setzen, indem sie zB Diesel ins Wasser kippen, den die Orcas wohl nicht so gerne im Blas haben. Wir schließen aus der Vielzahl der sich zT widersprechenden Empfehlungen; Nichts Genaues weiß man nicht.

Wir wollten das alles aber gar nicht ausprobieren und waren bestrebt, den Orcas aus dem Weg zu gehen. Deshalb sind wir erstens früh im Jahr unterwegs - die Orcas werden erst später so richtig aktiv - und zweitens sind wir zwei Tage in flachen Gewässern geblieben, in denen sich die Tiere angeblich nicht wohl fühlen. Andererseits mussten wir mehrfach Thunfischnetzsystemen ausweichen, die vom Strand aus mehrere Meilen ins Meer reichen; am Küstenende befinden sich die Stellen, an denen die Fischer die Thuns aus den Netzen ziehen, und an denen folgerichtig die Orcas lauern. Letztlich hoffen wir, dass es im Falle einer Begegnung hilfreich wäre, dass bei Lagoon die Ruder vor den Schrauben angebracht sind, ein Ruderknabbern also an den ggfs. laufenden Schrauben vorbei hätte stattfinden müssen - nicht ganz ungefährlich!



Jedenfalls runden wir zähneklappernd das Kap Trafalgar - es ist bemerkenswert unauffällig. Das kann aber nicht darüber hinweg täuschen, dass hier 1805 eine der folgenschwersten Seeschlachten in den britisch-französischen Kolonialkriegen stattgefunden hat. Admiral Nelson hatte eine neue Taktik angewendet: Statt wie üblich in zwei Linien parallel nebeneinander her zu fahren und sich zu beharken, durchstieß er die gegnerische Phalanx keilförmig, bekämpfte zunächst die gegnerische Mitte und anschließend die Flügel. Die Taktik ging auf, woran nicht nur einige unerklärliche Reaktionen des französischen Admirals beteiligt sein sollen, sondern auch die entschieden bessere Kampfausbildung der englischen Mannschaften. Nelson gewann vernichtend gegen eine ziemliche Übermacht und verlor nicht eins seiner Schiffe, wohl aber sein Leben. Das muss schon ein merkwürdiger Mensch gewesen sein, der schon ein Auge und einen Arm verloren hatte, und statt endlich mal vernünftig zu sein, stellt er sich in Admiralsuniform und Ordenbehangen auf die Brücke seines Flaggschiffs VICTORY, um sich prompt die Kugel eines französischen

Scharfschützen einzufangen. Er stirbt in den Armen seines Flag-Kapitäns, der ihm die Nachricht des Sieges überbringt: Kiss me, Hardy! Seine Leiche wird in einem Fass Rum konserviert nach England gebracht, und die Geschichte geht, dass der Rum später an seine Seeleute verteilt worden sei. Etwas ekelig, aber seither gibt es einen Drink namens Nelsons Blood. Und es begann eine lange Ära britischer Seeüberlegenheit, Anfang vom Ende Napoleons.



In Barbate will ich erst mal in die Luft gehen. Bislang ist Mary immer in den Mast gegangen, wenn es da etwas zu richten gab. Jetzt steht eine kleine Verbesserung an: In einem bereits vorhandenen Auge anderthalb Meter über der Saling soll ein Block angeschlagen werden, über den wir die neue Passarelle bedienen möchten, ein Must-Have im Mittelmeer mit dem hier üblichen r.-k. Anlegen. Ich will endlich mein Schiff mal von oben sehen, klinken den Bootsmannsstuhl ans Großfall und meine Sicherheitsweste an die Dirk, und schon wünscht Mary mich hoch. Mit Hilfe der e-Winsch! Natürlich.

Auf dem Steg treffen wir einen TO-Segler, man kommt ins Gespräch – mittlerweile bin ich ja auch TO-Mitglied – und wir erfahren von einem weiteren TO-ler am gleichen Steg, der Opfer einer Orca-Interaktion geworden war. Wir sind so gespannt und verabreden einen Klön-Abend bei uns an Bord. Der Skipper und seine Frau erzählen, sie seien bei Schwerwetter an einem Tag gleich zwei Mal besucht worden. Die Orcas hätten die 25 Tonnen des 15 m Stahlschiffs angehoben und 20° aus dem Kurs geworfen. Beim ersten Mal habe das Ruder dran glauben müssen, beim zweiten Besuch das Ruder der Windsteueranlage. Die beiden waren sich einig, dass Orcaiberica keineswegs alle Interaktionen dokumentiert; zu dem Zeitpunkt gebe es für 2022 erst 3 oder 4 dokumentierte Fälle; demgegenüber seien alleine in der letzten Woche in Barbate fünf orcageschädigte Schiffe eingeschleppt worden.

So toll es ist, dass sich die Experten von Orcaiberica mit der Sache beschäftigen, so finde ich die validierbaren Resultate nach drei Jahren etwas dürftig. Es mag ja von wissenschaftlichem Interesse sein, einzelne Orcas zu identifizieren, mich aber interessiert es eher nachrangig, ob mich Bulle Diego oder Kuh Carmen um mein Ruder gebracht hat. Auch finde ich auf naheliegende Fragen keine Antworten; z.B.: Sind Wassertiefen relevant, auf denen die Interaktionen stattgefunden haben? Hat man versucht, die Tiere zu vergrämen, etwa mit Geräuschen oder Flüssigkeiten? Letztlich, auch wenn es gegen meine grüne Seele ist, aber: Was wiegt mehr, Hab und Gut der Fischer, ihr Fang, ihr Material, aber auch Unversehrtheit und Seetüchtigkeit der Freizeitboote, oder das Leben einiger verhaltensauffälliger Tiere einer Art, die weltweit auftritt und nicht vom Aussterben bedroht ist, genauer gesagt der Subpopulation einer Art, nämlich der iberischen Orcas? Wäre es einen Versuch wert, die Interaktion als Angriff zu interpretieren und die Angreifer gewaltsam zu bekämpfen, ggf sogar zu töten? Hätte das Einfluss auf andere Mitglieder der Subpopulation, die ja in Sozialverbänden leben, lernfähig sind und sich gegenseitig Verhalten und Techniken beibringen?

Fragen über Fragen, aber man muss auch zugestehen, dass ausführlichere Beschäftigungen zu iberischen Orcas für die Experten der Forschungsgruppe sicher nicht deren erste Priorität sind. Und es sei als positiv daran erinnert: Bislang ist es bei Sachschäden geblieben. Wenn das auch sicher nicht die Fischer tröstet, deren Ausrüstung und Fang verloren geht, und die bekanntlich ohnehin nicht die wohlhabendsten sind.

Dienstag, 19. April; Barbate - Gibraltar

Speißbrutenlauf, Teil zwei. Orcaiberica hat in ihrer Orca-Ampel für diese Gegend rotes Licht gegeben, also High risk. Nun wird das sicher mit Jahresverlauf nicht besser, eher schlechter, und bevor die Passage wieder gesperrt wird, fahren wir los, wie auf der vorherigen Etappe auch wieder mit einem etwas mulmigen Gefühl. Übrigens ist der Weg über Afrika keine gute Alternative, weil die Orcas auch hier aktiv sind. Immerhin, per AIS sind noch zwei, drei weitere Boote auszumachen - es ist eben noch nicht Saison.

Wir bleiben strikt auf Wassertiefen von weniger als zehn Metern, was uns auch diesen komischen Anblick von Kühen am Strand bietet.



Ansonsten beschert uns bis zu 25 Knoten Raumwind eine Rauschefahrt.



Von steuerbord winkt Afrika rüber, es sind nur ein paar Meilen bis dorthin.



Und dann ist es so weit: The Rock! Gibraltar, der Felsen des Tarik! Einfahrt ins Mittelmeer.



Wir werden ein paar Tage bleiben, britische Post-Kolonial-Mentalität kennenlernen, den Rock und last but not least seine Affen besuchen.