

Logbuch



*Segeltörn des YCH
Balearen, 6. - 13. Oktober 2007*

Logbuch

Geführt von: **Alex Kuhn**

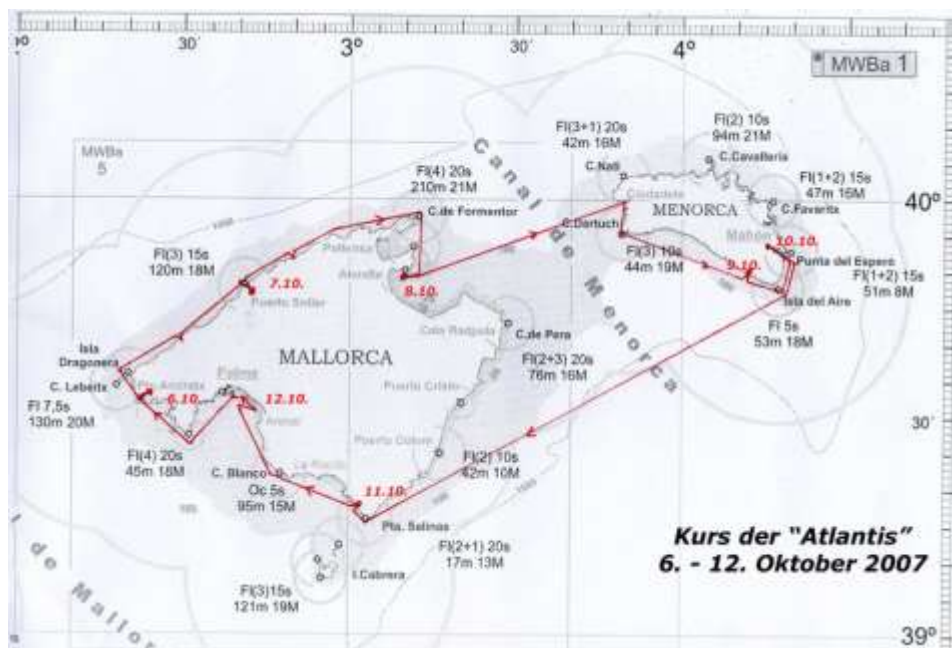
Seite

Prolog

- | | |
|-------------------------|----|
| 1. Das Schiff | 2 |
| 2. Eigner und Besatzung | 4 |
| 3. Passagiere | 10 |
| 4. Das Einschiffen | 10 |

Logbuch

- | | |
|--|----|
| 1. Samstag: Anker auf, Andraitx | 14 |
| 2. Sonntag: Sonne, Baden, Motoren: Soller | 17 |
| 3. Montag: Sonne, Baden, auf die Rahen: Alcudia | 20 |
| 4. Dienstag: 04:00 Uhr Anker auf, Gewitter & Regen, Ciutadela, Fototermin, | 23 |
| 5. Mittwoch: Mahon, Landgang | 27 |
| 6. Donnerstag: 65sm unter Segeln bis zum Cap Salinas | 29 |
| 7. Freitag: Flotte Fahrt nach Palma, Segelmanöver in der Bucht, Captain's Dinner | 30 |
| 8. Samstag: Abschied, individuelle Heimreise. | 35 |



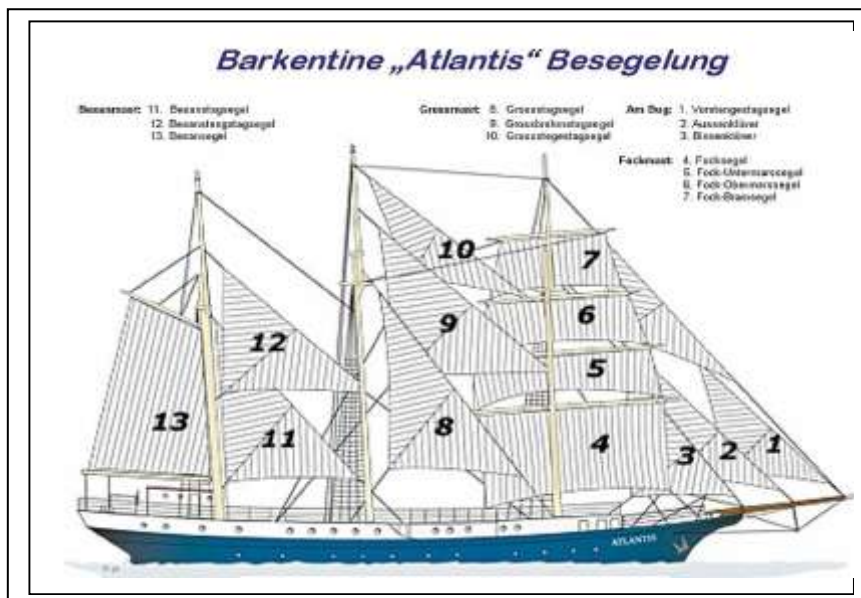
Prolog

1. Das Schiff

Die "Atlantis" lief 1905 von Stapel und lag während rund 70 Jahren als 'Feuerschiff Elbe 2' ausserhalb der Elbemündung vor Anker, wo sie unzählige harte Stürme abwettern, war sie doch entsprechend robust gebaut. Als das Feuerschiff seinen Dienst getan, rettete es 1985 ein idealistischer Reeder vor den Schneidebrennern einer Abwrackwerft und baute es zu einem dreimastigen Segler für Kreuzfahrten um, der nun "Atlantis" hiess. Nach einem Handwechsel wurde das Schiff 2006 gründlich überholt und erneuert. Sein Heimathafen ist Amsterdam, und somit fährt es unter holländischer Flagge.

Atlas hiess in der Antike der riesige Titane, der in Marokko auf dem Atlasgebirge hockte und auf seinen Schultern das halbkugelförmige Himmelsgewölbe trug. Auf seinen Wanderungen gelangte Herkules in jene Weltgegend, weil sich dort der Garten der Hesperiden, lieblicher Nymphen, befinden sollte. In diesem Garten stand der Baum der Erkenntnis, der goldene Äpfel trug. (Man denke an die jüdisch-christliche Sage vom Paradies!) Zu den Aufgaben, die der König von Mykene dem Herkules aufgetragen hatte, gehörte auch das Beschaffen solcher Äpfel. Da der Garten aber von einem gefährlichen Drachen bewacht wurde, überredete der listige Herkules den Atlas, für ihn die Äpfel zu klauen; in der Zwischenzeit würde er selber für Atlas den Himmel tragen. Der tollpatschige Riese führte den Auftrag aus, hatte dann aber keine Lust mehr, auf seinen Posten zurückzukehren. Herkules war schlauer. Er tat dergleichen, als ob er fortan den Himmel tragen würde, bat aber Atlas, da er austreten möchte, um die kleine Gefälligkeit, nur für einen Moment noch den Himmel zu halten. Lachend zog Herkules mit den gestohlenen Äpfeln von hinnen. Der geprellte, etwas unterbelichtete Atlas trägt den Himmel auch heute noch...

Atlantis nannte man in der Antike einen geheimnisvollen Kontinent, auf dem Menschen mit einer weit fortgeschrittenen Zivilisation lebten, weit draussen im unendlich breiten Fluss Oceanos, der die scheibenförmige Erde umfloss, jenseits der Säulen des Herkules (Atlasgebirge und Felsen von Gibraltar). Die Götter sollen den Kontinent zur Strafe für den lasterhaften Lebenswandel der Atlantiden versenkt haben. Seither heisst das Meer Atlantischer Ozean. In Wirklichkeit gab es im Atlantik draussen nie einen Kontinent oder auch nur eine grosse Insel namens Atlantis. Vermutlich nahm die Sage Bezug auf die Verwüstung der Insel Kreta durch die Explosion des Vulkankegels von Santorini und die enorme anschliessende Flutwelle des Tsunami (Sintflut!), durch die der Niedergang der hochentwickelten kretischen Kultur vor rund 3500 Jahren eingeleitet wurde.



Die "Atlantis" ist heute als Barkentine (oder Schonerbark) getakelt. Das bedeutet, dass nur ihr vorderster Mast vollgetakelt ist, Rahsegel führt. Die hinteren beiden Masten eines solchen Schiffstyps haben ausschliesslich Gaffel-, Bermuda-, Stagesegel und dergleichen. Der Segelplan der "Atlantis" sieht folgende Segel vor:

- am Bug (von vorn nach hinten: Vorstengtagsegel, Aussenklüver, Innenklüver (Binnenklüver));
- am Fockmast (von unten nach oben): Focksegel, Fock-Untermars- und Fock-Obermarssegel, Fock-Bramsegel;
- am Grossmast: Grossstag-, Grossbramstag- und Grossstengtagsegel;
- am Besanmast: Besanstag-, Besanstengtag-, Besansegel (Gaffelsegel)

Das Schiff führt somit 13 Segel. Ihre Fläche misst total 742 m².

Man beachte ferner, dass gemäss Belegplan nicht weniger als 51 verschiedene Elemente des laufenden Gutes verzeichnet sind: neben den Fallen und Schoten beispielsweise die Brassens (zum Feststellen der Rahen), die Niederholer (zum Herunterkriegen der Stagesegel), die Gordings (in senkrechten Säumen des Segels eingelegte Taue, durch die ein Rahsegel hochgeholt wird), die Geitau (zum Hochholen der Schothörner der Rahsegel, ähnliche Bedeutung wie bei Gordings), die Halsen (wie Schoten von Rahsegeln, die aber nach vorne führen), die Toppnanten (mit denen die Rahen waagrecht gehalten werden), um nur die wichtigsten zu nennen.

Zum stehenden Gut nur folgendes: neben den uns bekannten Wanten und Stagen gibt es die Pardunen, die wir bei uns Oberwanten nennen könnten. Bei grossen Segelschiffen sind die Wanten nur die seitlichen Stützen der einzelnen Mastteile (Untermast und zwei Stengen), somit die Unterwanten, die ganz kurzen Püttingwanten und die Stengewanten als ihre Fortsetzung; die Pardunen hingegen reichen vom Deck direkt bis zu den Stengen hinauf. Die "Atlantis" hat pro Mast auf jeder Seite insgesamt sechs bis sieben Unterwanten und Pardunen. Die mehrere Wanten erfassenden "Leitern" zum

Aufentern bestehen unten aus einer stabilen Holzlatte und anschliessend weiter oben aus Webleinen, die mit Webleinenstek (Mastwurf) an den Wanten befestigt sind. Bei der "Atlantis" besteht der Bugspriet und der Klüverbaum aus einem einzigen Stück. Nach unten ist er verstagt durch Wasserstag, Stampfstock, Dumper usw.

Soweit etwas Theorie zur Takelage zum Segelplan, zum stehenden und laufenden Gut.



Die weiteren Spezifikationen des Schiffes sind folgende:

Länge über alles: 57 m

Breite: 7,45 m

Tiefgang: ca. 4,5 m

Tonnage: schätzungsweise 450 BRT

Motor "Daewoo": 750 PS

Bugstrahlruder

zwei Generatoren 60 und 40 kW

18 Zweibettkabinen mit WC/Dusche

Salon/Speisesaal mit Bar

Deckbar.

2. Eigner und Besatzung

Die "Atlantis" soll einem gewissen "Jan" gehören, wie die Besatzung verlauten liess, der noch über einige weitere grosse, traditionelle Segelschiffe verfügt und sich zusammen mit weiteren Eignern ähnlicher Schiffe zur "Tall Ship Company" zusammengefunden hat. Diese Gesellschaft organisiert und koordiniert den Einsatz ihrer in Europa, in der Karibik und in andern Revieren segelnden Einheiten. Die Frage, ob diese "Reeder" auf ihre Rechnung kommen, mag berechtigt sein, verursachte uns aber keine grauen Haare. Der Unterhalt der grossen, in die Jahre gekommenen Schiffe mit ihrer aufwendigen Takelage dürfte sich bestimmt zusammenlappern.

Die "nautische" Besatzung bestand nur aus drei "Mann". Man muss sich fragen, wie diese das doch recht grosse Schiff beherrschen können, wenn es einmal so richtig darauf ankommen sollte, wenn rasche Manöver erforderlich sind und keine weiteren Deckhände zur Verfügung stehen.

Ron ist alles andere, nur nicht das, was man sich normalerweise unter dem Kapitän eines Kreuzfahrtschiffes vorzustellen geneigt ist. Von dunkelblauem Uniformrock mit vier breiten goldenen Ärmelstreifen, von weissem Uniformrock mit vier goldenen Galons an den Achselstücken, von weissem "Dinnerjacket" mit viel Golddekoration, von weisser Mütze mit goldbesticktem Schirm nicht die Spur. Der junge, schlanke "Captain" scheint auf Kriegsfuss mit seinem Coiffeur zu stehen, hat offensichtlich einen nicht mehr funktionierenden Rasierapparat. Bekleidet mit schmierigen Shorts und einem ebensolchen Hemd, erscheint er häufig barfuss. Seine auffallend hellen Augen halten indessen alles stets im Blick. Ohne viel Worte zu verlieren, weiss er, was er will, und erteilt er unauffällig seine Anordnungen. Hat er gerade nichts zu tun, hockt er lässig und entspannt im Schneidersitz auf dem Kartentisch und raucht eine Zigarette. Vor mehr als einem halben Jahrhundert hätte er wie der damals berühmte Schauspieler Eroll Flynn als karibischer Seeräuberkapitän die Damen betören können ...



Er nannte sie seinen "Ersten Offizier", die stämmige, kräftige, blonde Pauline, eine unerschütterliche Spezialausgabe, die sich durch nichts aus dem Konzept bringen liess und ihre gute Laune fest gepachtet hatte. Ruhelos eilte, hüpfte, lachte sie auf dem Deck herum, Mit Schmiede- oder Holzhackerhänden packte sie zu, zerrte da, schleppte dort; mit subtilen Fingern trocknete sie mit dem Fensterreiniger die Tische auf dem Deck; lechzten und schrieten die verdurstenden Herren Passagiere nach Bier, stand sie auch schon hinter der Theke und bediente gekonnt den Zapfhahn.

Den in Seefahrergeschichten bekannten Befehl "Freiwache heraus, all hands on deck" war aus naheliegenden Gründen undenkbar. Dafür stürmte unsere Pauline, nun ein unbarmherziger, aber fröhlich lachender Bootsmann, über das Deck, klatschte in die Hände, jauchzte und schrie in ihrem kauzigen holländischen Deutsch: "So, ihr da, ihr dort, die Männer her, auch die Frauen! Schnell, schnell! Du und du und du! Vier da, drei dort! Hopp, hopp! Festhalten: Ihr da, das Grossstengestagfall! Du und

du: das Schot! Schnell, ihr da! Auf drei. geht's los! Eins, zwei, drei! Los, los, los, holen! Ziehen, noch fester! Mehr, mehr, ihr dort! Und noch einmal: ho-ruck, ho-ruck! Ja, so geht's! Schoten dichter! Hopp, hopp, noch dichter! Gut so, belegen!" Langsam, viel zu langsam, endlos langsam und schweisstreibend, stieg das Grossstengestagegel hoch, killte, stand. Pauline lachte: "Sehr gut! Und jetzt hierher, hopp, hopp! Zum Besanstagfall! Du und du! Schnell, schnell!..." Nach einer Viertelstunde standen alle dreizehn Segel. Pauline strahlte. Wenn man aber annehmen mochte, dass Musse angesagt wäre, kletterte sie auch schon die Wanten hoch und hantierte hoch oben in der Takelage herum, sicherte ein geborgenes Stagesegel, strampelte auf den Pferden zu einer Rahnock hinaus, beschäftigte sich mit einem unklaren oder defekten Block oder was weiss ich.

Pauline nahm uns unerbittlich und hart in die Pflicht, als wären wir zum Dienst auf einem Kriegsschiff Seiner Britischen Majestät gepresste Landratten, und niemand verübelte es ihr, war sie doch stets fröhlich. Unmerklich steigerte sie die Anforderungen, so dass sie gegen das Ende der Reise mit ihrer Mannschaft unbedenklich auch tadellose kompliziertere Manöver ausführen konnte, Wenden und Halsen mit synchronem Brassieren der Rahen. Wir waren recht stolz, nicht minder aber Pauline. Es mag sein, dass ihr Lob, wir wären eine hervorragende Mannschaft, nicht schiere Lobhudelei war; schliesslich waren wir doch alle Segler, fast alle mit Erfahrung auf salzigen Revieren, und daher fanden wir uns auch bald auf einem grossen Schiff mit Rahsegeln zurecht, verstanden wir, worum es ging.

Obschon sich Pauline auf einwandfreie und loyale Weise auf ihre Funktion konzentrierte, wollte mir aber doch scheinen, dass eine unterschwellige, kaum wahrnehmbare Spannung bestand. Es hiess, sie hätte sogar eine höhere Ausbildung als Ron, der Kapitän, mehr Diplome, hätte aber aus Gründen der

Anciennität zurückstehen müssen. Während eines etwas kritischen Segelmanövers kam Ron einmal aus seinem Steuerhaus heraus gestürzt und mischte sich ein, worauf



Pauline ihn wie eine Wildkatze anfauchte und einige holländische Worte beifügte, die wohl handfeste und nicht unbedingt stubenreine Ausdrücke waren, worauf sich Ron umgehend zurückzog und sie weitermachen liess. Soweit Pauline, die allseits beliebte Sondernummer.

Marinus war Paulines Partner und Nummer drei an Deck. Ron nannte ihn humorvoll seinen Zweiten Offizier. Gross, schlank, sehnig, durchtrainiert, mit wirrem, hellblondem Haar, erwies sich auch Marinus als gutmütiger, gutgelaunter, unerschütterlicher Seemann, der sein Metier beherrschte und den nichts aus dem Konzept zu bringen vermochte. Ich gewann den Eindruck, dass er mehr war als eine bloss tüchtige Deckhand, da er im Gespräch auch einiges theoretisches, navigatorisches Wissen kundtat.

Die Kombüse war das Reich des ruhigen, unauffälligen Marco, der mehr war als ein blosser "Smutje", sondern vielmehr ein hervorragend ausgebildeter, ideenreicher Küchenchef und Traiteur. Sein schmales Reich, nur wenig grösser als die Küche eines Speisewagens, war ausgerüstet mit modernsten Küchenausrüstungen aus Chromstahl, Elektroherd, Back- und Bratofen, elektrische Bratpfanne. Dazu gehörten auch reichlich dotierte Vorrats- und Kühlräume tief unten im Bauch des Schiffes. Er zehrte aber nicht nur von seinen Vorräten. Sobald Marco Gelegenheit hatte, an Land zu gehen, machte er sich auf seine diskrete Art auf Einkaufstour, um frische Lebensmittel -Gemüse, Salat, Früchte, Fisch - zu beschaffen.

Es grenzt an ein Wunder, was Marco da alles an kulinarischen Köstlichkeiten hinzauberte und in verführerischer Appetitlichkeit auf der Anrichte im Salon bereitstellte. Bleiben wir einen Moment bei der Gastronomie, die auf einer Kreuzfahrt nun einmal einen vorrangigen Stellenwert hat.

Wenn die Klimaanlage einen ganz feinen, süsslichen Geruch aufgebackener Brötchen in die Kabinen leitete, regte sich der Appetit. Im Salon war alles für das Frühstück bereit: ein grosser Korb mit noch warmen Semmeln, Mohnbrötchen, "Gipfeli", Schwarzbrot, Knäckebrötchen, Toastbrot; Platten mit Aufschnitt und Käse, Rührei oder gekochte Eier oder warme Würstchen; Joghurt und verschiedene Flocken; Butter, Konfitüre, Honig; Fruchtsäfte, Milch, Kaffee, Tee. Kurz: alles, was das Herz begehrt.

Zum Mittag- und Nachtessen überbot sich Marco mit seinen gepflegten Gerichten, die er verlockend auf der Anrichte aufbaute: in silberglänzenden, beheizten Schüsseln fanden sich unter chippendale-artigen schweren Deckeln je nach Menü Gulasch, Voressen, Braten, gebratene oder gebackene Fische, Bratkartoffeln, Kartoffelstock, Salzkartoffeln, verschiedene gekochte oder gratinierte Gemüse, Reis in immer wieder neuen Zubereitungsarten, vom weissen Reis über Pilaw bis zur "Paëlla", Lasagne, in mexikanische Tortillas eingerollte Würstchen, Käse- und andere Mehlspeisen; zuweilen köchelnde in einem fassähnlichen Topf eine währschafte Suppe; nie fehlte eine grosse Salatschüssel; zum Dessert standen Schüsseln mit verschiedenen Puddings und Cremes nebst Früchteschalen bereit. Mit Schmunzeln und Genugtuung registrierte der aufmerksame Esser, wie Marco auf geradezu vir-

tuose Weise viele Speiseresten in delikate neue Gerichte verwandelte, war er letztlich eben doch ein "Smutje". Auch der Kaffee und der Tee fehlten nicht, und die Getränke holte man sich an der Bar. Es grenzt an ein Wunder, was Marco da alles an kulinarischen Köstlichkeiten hinzauberte und in verführerischer Appetitlichkeit auf der Anrichte im Salon bereitstellte. Bleiben wir einen Moment bei der Gastronomie, die auf einer Kreuzfahrt nun einmal einen vorrangigen Stellenwert hat.



Wenn die Klimaanlage einen ganz feinen, süsslichen Geruch aufgebackener Brötchen in die Kabinen leitete, regte sich der Appetit. Im Salon war alles für das Frühstück bereit: ein grosser Korb mit noch warmen Semmeln, Mohnbrötchen, "Gipfeli", Schwarzbrot, Knäckebrötchen, Toastbrot; Platten mit Aufschnitt und Käse, Rührei oder gekochte Eier oder warme Würstchen; Joghurt und verschiedene Flocken; Butter, Konfitüre, Honig; Fruchtsäfte, Milch, Kaffee, Tee. Kurz: alles, was das Herz begehrt. Zum Mittag- und Nachtsessen überbot sich Marco mit seinen gepflegten Gerichten, die er verlockend auf der Anrichte aufbaute: in silberglänzenden, beheizten Schüsseln fanden sich unter chippendale-artigen schweren Deckeln je nach Menü Gulasch, Voressen, Braten, gebratene oder gebackene Fische, Bratkartoffeln, Kartoffelstock, Salzkartoffeln, verschiedene gekochte oder gratinierte Gemüse, Reis in immer wieder neuen Zubereitungsarten, vom weissen Reis über Pilaw bis zur "Paëlla", Lasagne, in mexikanische Tortillas eingerollte Würstchen, Käse- und andere Mehlspeisen; zuweilen köchelte in einem fassähnlichen Topf eine währschafte Suppe; nie fehlte eine grosse Salatschüssel; zum Dessert standen Schüsseln mit verschiedenen Puddings und Cremes nebst Früchteschalen bereit. Mit Schmunzeln und Genugtuung registrierte der aufmerksame Esser, wie Marco auf geradezu virtuose Weise viele Speiseresten in delikate neue Gerichte verwandelte, war er letztlich eben doch ein "Smutje". Auch der Kaffee und der Tee fehlten nicht, und die Getränke holte man sich an der Bar. Wie auf einem feinen Luxusdampfer wurde im Salon oder auf Deck auch der Vieruhrtee serviert, begleitet von reichlich dotierten Platten mit unterschiedlichen Kuchen und Keksen. - Nein: Marco liess uns wahrhaftig nicht verhungern. Fast etwas enttäuscht berichtete er einmal, die jungen Leute, die

den vorausgehenden Törn mitgemacht, hätten mit Abstand nicht so wie wir mit Appetit und Fassungsvermögen seinen Kochkünsten die Ehre erwiesen.

Für unser Wohl sorgten überdies zwei ausnehmend liebenswürdige, geduldige dienstbare Geister. Als eine Art Chef-Stewardess amtete die schlanke, blonde Saskia, die ihre unmittelbare Jugend schon etwas überschritten hatte, dafür aber mit ihre Augen überall war, im Salon, an der Bar, im Office, an der Abwaschmaschine zupackte. Ihr zur Seite stand das blutjunge, reizende, hellblonde Polenmäd-



chen Katarzyna, etwas scheu, aber eifrig bestrebt, ihre Sache recht zu machen. Hatte dieses Kind irgendwelche Probleme, war es traurig, kamen ihm die Tränen - oder auch sonstwie -, nahm sich Marinus liebevoll ihrer an. Die Quizfrage mag offen bleiben, ob er solches wie ein grosser Bruder oder wie ein zärtlicher Liebhaber tat. Um eines hatten sich die beiden Damen nicht zu kümmern: die Passagiere mussten ihre Kabinen selber in Ordnung halten.

Schliesslich war noch die brünette Katja an Bord, deren Funktion nicht ganz klar war. Jemand wusste zu berichten, sie wäre eine Angestellte, eine Buchhalterin des Eigners, die nur vorübergehend auf der "Atlantis" weilte in Erfüllung irgendeines Auftrages; andere meinten eher, sie wäre das Mädchen von Kapitän Ron, das etwas mitfahren durfte. Katja legte zuweilen hier und dort Hand an, liess sich von Ron verknutschen, und wenn die beiden einmal zusammen Landgang hatten, konnte man sie vielleicht lustwandelnd und umschlungen in den Gässchen der Stadt antreffen. Sie war es aber, die den einzigen milden Ruffel an unsere Adresse verlauten liess, weil sie mitgekriegt hatte, dass abends auf dem Deck mit eingeschmuggelten Schnäpsen gezecht wurde; wir möchten gefälligst solches lassen und uns an der Bar harte Wässerchen kredenzen lassen. Solches war allerdings leichter gesagt als getan, war das Angebot doch vorwiegend auf die Ansprüche von Holländern, Friesen und Norddeut-

schen ausgerichtet, und der "oude" oder "jonge" Genever ist nun einmal nicht nach dem Geschmack jedes Schweizers.

Bleiben wir noch kurz bei der Tranksame. Den Zapfhahnen der beiden Bars entströmte ein vorbildlich gekühltes deutsches "Bitburger". (Ein spanisches Bier, wie etwa das verbreitete "Cruzcampo", hätte es aber sicher auch getan.) Es wurde uns berichtet, die "Atlantis" wäre vor uns während drei Wochen durch ein deutsches Unternehmen gechartert gewesen, deren Mitarbeiter jeweils etwa vier Tage an Bord verbringen durften. Eine dieser Gruppen hätte die Kleinigkeit von tausend Bieren gesoffen und wäre daher andauernd in einer euphorischen Stimmung gewesen, so dass die Leute als Deckhände kaum verwendbar waren ... Der Weinkeller der "Atlantis" schien offensichtlich nicht in jeder Beziehung den elitären Erwartungen einer schweizerischen Klientele zu entsprechen. Die doch eher etwas mediokren Gewächse aus dem Venezianischen, dem Languedoc und Germanien verleiteten unsere Oenologen nicht zu begeisterten Ovationen. Mit Behagen hielten sie sich an die Rebensäfte des Hauses Torres aus dem spanischen Valdepeñas, an den süffigen weissen "Viña Sol" und an den dunkelroten "Sangre de Toro" (Stierenblut). Mit dem peinlichen Ergebnis, dass diese Tropfen nach einigen Tagen Mangelware wurden.

3. Die Passagiere

Es war den Organisatoren der Reise gelungen, die "Atlantis" voll auszubuchen, somit alle 36 Kojen zu besetzen, mit dem erfreulichen Ergebnis, dass die Charterkosten auf humane Weise aufgeteilt werden konnten; der Anteil, der vom einzelnen Teilnehmer zu entrichten war, lag unter Fr. 1'500.-.

Es waren - von drei "Zugewandten Orten" abgesehen - alles Aktiv-, Ehepaar- und Passivmitglieder des Yacht-Club Horgen, 19 Herren und 17 Damen. Fast alle kannten sich seit Jahren und Jahrzehnten, und somit war vorweg Gewähr für eine gute Stimmung und eine freundschaftliche Atmosphäre an Bord geboten. Es war freilich schon etwas ein Altherrenverein, der sich auf der "Atlantis" einzuschiffen gedachte. Das Alter unserer Seeleute lag in den wenigsten Fällen etwas unter 60, reichte aber auch bis gegen 80 Jahre. Sie waren aber alle fit, im Herzen jung geblieben und mit der "Christlichen Seefahrt" auf Segelschiffen vertraut, und das war doch letztlich in Bezug auf die erforderliche Seemannschaft die Hauptsache.

4. Das Einschiffen

Die Einschiffungskordinaten lauteten: Treffpunkt Palma de Mallorca, Bar "Levanto" in Portixol, Samstag, den 6. Oktober 2007, ab 12.00 Uhr. - Palma: Hauptstadt der Insel Mallorca und der Inselgruppe der Balearen, fast so gross wie Zürich, im Mittelalter Sitz eines Königs, von Bollwerken umgebene Altstadt mit einem Durchmesser von fast anderthalb Kilometern, Mekka der sonnenhungrigen

Touristen (und hier residierenden Senioren) vor allem aus Deutschland, England und der Schweiz. - Portixol (mallorquinisch-katalanisch, sprich: Portischol, "Häfelì"): kreisrunde Bucht zwei Kilometer östlich des Innenhafens von Palma, vollgestopft mit kleineren Yachten und Herrschaftsgebiet des "Real Club Nautico", des Königlichen Yacht-Clubs.

Die Mehrzahl der Teilnehmer war schon Tage zuvor oder zumindest am Vorabend auf dem Luftweg angereist. Exzentrische Individualisten wählten andere Reisewege, wie etwa mit Auto und Fähre. So auch der Berichterstatter (und Logbuchführer). Er hatte sich den sehr kostspieligen Spass einer Bahnfahrt geleistet. Als er am Freitag spätabends bei der "Estacion de Franga" ein Taxi bestieg und als Ziel die "Estacion Marittima" nach Mallorca angab, grinste der Chauffeur schadenfroh: "Mucho tormenta - viel Sturm!" Das konnte gut werden! Die Nacht in der bequemen Kojen des 16'600 BRT grossen Fährschiffes "Sorolla" verlief indessen wie eine geruhsame Sonntagsfahrt auf der "Stadt Zürich". Am Morgen standen wir kurz nach halb sieben im Nachtdunkel vor dem Fährenterminal von Palma, sahen den Sattelfahrzeugen zu, die das Schiff verliessen, und rateburgerten, was nun zu tun wäre.

So bummelten wir, unsere Koffern im Schlepptau, gemächlich und verdrossen dem langen Hafenquai entlang, bewunderten die Aberhunderte von grossen und noch grösseren Segel- und Motorjachten, die da über eine Strecke von mehr als anderthalb Kilometern Bordwand an Bordwand an ihren Moorings lagen, wohl Milliardenwerte. Ein wahrer Saustall herrschte auf der doch so lieblichen Hafensperrpromenade unter den Palmen. Eine Armee von Strassenwischern kämpfte gegen herumliegende Berge von Unrat: Abgerissene Palmwedel, Papier, Essensverpackungen, Plastikbecher und -flaschen, Schnaps- und Bierflaschen ... Hatte man am Vorabend den zivilisatorischen Höhepunkt einer "Street Parade" gefeiert ? Auf einem Bänklein sahen wir dem Sonnenaufgang entgegen. Nach einem Fussmarsch von fast fünf Kilometern erreichten wir unterhalb der Kathedrale die offene Küste. Dort im Osten, keine drei Kilometer entfernt, lag die dunkelblaue "Atlantis" auf der ruhigen Reede vor Anker, dahinter die Morgensonne. Noch eine halbe Stunde Fussmarsch, und wir waren am Ziel. Von der Bar "Levanto" keine Spur.

Mittlerweile hatten die ersten Cafés ihren Betrieb aufgenommen. Ein "café solo" stellte die Lebensgeister wieder auf die Beine. Ich blickte einem Gast über die Schulter und las mit ihm die neueste Ausgabe des "Diario de Palma". Die Schlagzeile besagte: "Wirbelsturm über Palma; beinahe hätte man den Notstand ausrufen müssen!" Nun war klar, warum der Taxifahrer von Sturm gefaselt hatte, warum überall Abfall herumlag: ein Sturmwind hatte Abfallkörbe und -container umgeschmissen und weggeweht. Später konnte man erfahren, wie Ströme von Regenwasser durch das Hotel geflossen, Scheiben in die Brüche gegangen, wie Kapitän Ron mit der Maschine manövrieren musste, als der Anker dem Druck von Wind und Wellen nicht mehr widerstehen wollte.



Weiter ging die Suche. Ein Strassenwischer deutete nach Osten. Da war nochmals so eine Bucht mit einem Jachthafen, den der "Real Club Marittimo" beherrschte. Man bereitete eine Kinderregatta unter anderem mit "Optimist" Jollen vor, hatte aber keine Ahnung von einer Bar "Levanto". Geteiltes Leid ist halbes Leid. Wir waren nicht die einzigen, die herumirrten. Zurück zum "Club Nautico", wo man sich bei einem kühlen Bier erholte, war doch die Aperitifzeit nähergerückt. Die Mobiltelefone liefen heiss. Machen wir nun einen Sprung: zur Mittagszeit war die ominöse Bar auf der Westseite von Portixol erreicht, eine mickerige, blaugestrichene Bretterbude, die auf der Landseite irgendeine Bezeichnung aufgemalt hatte, nur nicht "Levanto". Immer mehr Teilnehmer trudelten herein, begrüßten sich überschwänglich, bestellten hervorragende kleine, fritierte Fischchen und kühlen Wein und harrten der weiteren Dinge.

Gegen zwei Uhr erschien von der "Atlantis" her ein stabiles Schlauchboot mit donnerndem Aussenborder. Das Einschiffen konnte beginnen. Es war eine etwas wacklige Sache, das Besteigen des Schlauchbootes, das Einladen der Koffer, die gischtige Ueberfahrt, das Hochklettern zur Pforte im Schanzkleid des Hauptdecks. Fast wie durch ein Wunder ging kein Passagier, kein Gepäckstück baden.

Freude herrschte, als die beiden anmutigen Damen Saskia und Katarzyna den Ankömmlingen unter dem Sonnensegel des Oberdecks den herrlichen Willkommenscocktail kredenzten, oben orange, unten rot: Orangensaft, Campari und etwas Sekt. Rasch waren die erstaunlich geräumigen und komfortablen Kabinen bezogen, waren die Schränke eingeräumt. Und man musste sich ferner mit den ungewohnt steilen Niedergängen vertraut machen. Ungewohnt waren auch die fensterlosen Kabinen. An der Bordwand konnte man erkennen, dass die ursprünglichen Bullaugen zugeschweisst worden waren. Offenbar waren Bullaugen nur dreissig Zentimeter über dem Wasser etwas zu riskant. Dafür gab es eine moderne Klimaanlage. Diese hatte indessen einen kleinen Haken. Es schien, als hätte man die Deckbetten aus einer Sauna ausgeliehen, weshalb man sie nachts bald wegstrampelte, worauf der

kühle Luftstrahl dem Schläfer wieder das Frieren beibrachte und die Decke wieder hochgezogen wurde. Das Ganze begann von vorn. - Noch war es aber nicht Abend.

Aufregung herrschte. Nachdem die letzte Bootsladung an Bord geklettert war, brachte der Appell zutage, dass nur 35 Passagiere eingeschifft waren. Die Christa fehlte, die ein spätes Flugzeug gewählt hatte. Wieder liefen die Mobiltelefone heiss. Ende gut, (fast) alles gut. Die ebenfalls herumirrende Dame konnte irgendwo dingfest gemacht, mit dem Schlauchboot herbeigeschafft und an Bord mit dem gehörigen Hallo empfangen werden. Sie war zwar durchaus intakt, aber deprimiert. Wer weiss, was man im Flughafen mit ihrem Koffer angestellt hatte; jedenfalls galt er einstweilen als überfällig



Während die Herren bereits im Begriffe waren, die Leistungsfähigkeit des Bierhahns auszutesten, rief Kapitän Ron die ganze Gesellschaft an Deck. Nach dem Willkommensgruss in seinem etwas verschwommenen Deutsch stellte er seine Mannschaft und sein Schiff vor. Hierauf vermittelte er eine Fülle wichtiger oder nützlicher Hinweise (so beispielsweise: WC tüchtig und mehrmals spülen, damit

es nicht verstopft; es hat genügend Meerwasser. Süßwasser nicht verschwenden; der Tank fasst nur 20'000 Liter.) Als höflicher Gastgeber liess er im Rahmen demokratischer Volksabstimmungen gewisse organisatorische Regeln aufstellen: Frühstück um acht, Mittagessen um eins, Nachtessen um acht; im Salon soll nicht geraucht werden, dafür darf man auf Deck hemmungslos drauflosdampfen, ebenso im Ruderhaus, das der Schiffsführung ohnehin als Rauchsalon dient. Anschliessend erläuterte er kurz die voraussichtliche Reiseroute und fügte wehmütig bei, nach unserem Weggang würde er am liebsten in die Karibik hinüberschippeln, um dort die Wintersaison zu verbringen, doch hätte er noch nicht gewagt, dies seinem Reeder zu eröffnen. Er endete mit Fragen der Sicherheit: Was soll geschehen, wenn jemand auf die abstruse Idee verfallen sollte, einfach so über Bord zu gehen? Was geschieht in einem Notfall ? (Versammeln beim Besanmast vor dem Steuerhaus.) Wie handhabt man die Schwimmwesten?

Das Schlauchboot, in das man das zweite kleinere, ebenfalls motorisierte Schlauchboot gelegt hatte, war bereits an den Flaschenzügen der Davits am Heck angeschäkelt. Zum ersten Mal schnappte sich Pauline ein Kommando von kräftigen Herren, um die Boote hochzuziehen, vier an jedem Ende: Los, fest, ho-ruck, noch mehr! Die Arbeit war mühsamer als gedacht und sollte sich noch viele Male wiederholen. **Die „Atlantis“ war seeklar.**

Logbuch

Dies ist nicht ein offizielles, professionelles Logbuch, das nur die relevanten Ereignisse und Daten der Fahrt auf die Minute (gemäss Uhr oder Kompass) exakt, aber bloss stichwortartig und in militärischer Kürze festhält. Es soll vielmehr ein ergötzlicher Bericht sein und die Erinnerung an die wunderbare Reise frisch halten.

Samstag, 6. Oktober 2007

16.30 Der Kapitän hat schon seit einiger Zeit Unruhe gezeigt. Er wollte auslaufen. Bald lernten wir, dass er es wenn immer möglich vermeiden wollte, nach Einbruch der Dunkelheit einzulaufen oder einen Ankerplatz zu suchen.

Klick, klick, klick... Die Ankerwinde holte langsam Kettenglied für Kettenglied ein. Die gesamte Ankerkette bestand aus zusammengeschäkelten "Kettenlängen" zu je 15 Faden (ca. 27 Meter). Einer der Gaffer hatte das Privileg, den Durchgang eines mit Farbe markierten Schäkels mit der Glocke anzuzeigen: drei Schläge = noch drei Ketten, ein Schlag = letzte Kette, schnelles Läuten = Anker ist oben.

Repetieren wir kurz die nautischen Längenmasse: Der Kreis hat 3601 oder 21'600 Minuten; jede Bogenminute am Äquator misst eine Seemeile; der Äquatorumfang misst 40'000 Kilometer oder 21'600 Seemeilen; eine Seemeile entspricht daher 1,852 km. Ein Zehntel einer Meile heisst Kabellänge (185 m), ein Tausendstel heisst Faden (1,85 m), ein Sechstel eines Fadens ist ein Fuss (30,9 cm). Um die Sache noch etwas zu komplizieren, sei beigefügt, dass die britischen Masseinheiten von Faden und Fuss nicht genau den vorgenannten geodätischen und somit nautischen Einheiten entsprechen. Verstanden?

Die am Innenklüverstag vorgeheissenen Signale, der schwarze Ankerball und das Ankerlicht, wurden eingeholt. Die "Atlantis" war frei. Fast unhörbar stampfte die starke Maschine. Das Schiff nahm langsam Fahrt auf. Unmerklich begann der Bug, sich nach Backbord in SW Richtung zu drehen. Die Bierkrüge erklangen, die Fahrt hatte begonnen.

Die Nachmittagssonne schien warm mit gegen 24°C. Eine leichte Brise von kaum mehr als 2 Bf (etwa 12 km/Std.) wehte vom Land her, eine Idee W als N. Es blieb nicht lange Musse, von der Bahia de Palma aus die Kulisse der Stadt zu bewundern, die alljährlich durch unzählige neue Hochhäuser bereichert und "verschönt" wird. Pauline rief die noch unerfahrenen Deckhände in die Pflicht, drückte diesen und jenen Enden, deren Zweck noch zu wenig erkannt wurde, in die Hand und los ging es. Langsam, unendlich langsam stiegen einige Stagsegel hoch, wurden einige



Rahsegel frei, entfaltet und füllten sich. Leise rauschend glitt die "Atlantis" mit rund 6 Knoten (Seemeilen pro Stunde) durch die dunkelblaue, ruhige See. Wir waren uns allerdings bewusst, dass der mit 1400 Touren drehende Motor die Hauptarbeit leistete, das Tuch hingegen nicht viel mehr als einen Knoten beisteuerte und eher als schön anzusehende Staffage diente. Nichts desto trotz: wir waren unter Segel, und das genügte schon als Anlass zur Freude.

Achters aus wurde der imposante Klotz der düsteren, dunkelbraunen gotischen Kathedrale von Palma immer kleiner und verschwand aus dem Gesichtsfeld, als die "Atlantis" nach anderthalb Stunden das Cabo de Cala Figuera mit dem Leuchtturm rundete und auf Kurs WNW ging. Die hier den Weststürmen ausgesetzte Küste war senkrecht abgeschnitten und wies jäh, fast waagrecht geschichtete kalkige Felswände auf. Die Sonne neigte sich schon dem Horizont entgegen, doch ging sie hier etwa 25 Minuten später unter als bei uns zuhause, weil wir ungefähr 6° mehr im Westen unseren Standort hatten.

Unerbittlich sank die Sonne, scheinbar immer feuriger und roter werdend und die Form einer Pflaume annehmend, als sie den Horizont berührte. In diesem Augenblick zog vor ihr eine der neuesten Schnellfähren der "Trasmediterranea" für Autos und Personen vorbei, ein unförmiger, klumpiger Kattamaran von knapp 2000 BRT, der mit seinen mehreren 10'000 Pferdchen brüllend eine gewaltige Hecksee ausspie, eine Kleinigkeit von 42 Kn (77 km/Std.!) erreichen konnte und die mehr als 245 km (135 Sm) weite Überfahrt zwischen Mallorca und dem im Norden liegenden Barcelona bei Marschfahrt in bloss vier Stunden bewältigte.



Der Himmel färbte sich purpur, grünlich, im E düster und im W orange. Rasch wurde es dunkel. Voraus erschienen zwei Feuer, ziemlich hoch auf einem Felsvorsprung ein schwaches Blinklicht, etwas links davon und weiter entfernt der starke Leuchtturm auf der vorgelegerten Insel Dragonera mit seiner unüblichen Kennung, einer Doppelgruppe von drei plus zwei Blinken. Die "Atlantis" drehte um den schmalen, hohen Felssporn mit dem schwachen Feuer und schlich langsam auf E-Kurs in die schlauchartige, schmale Bucht von Andraitx (sprich: Andraitsch). Da der schwache Wind eingeschlafen war, hatte man die wenigen Segel längst geborgen. Im rasant abnehmenden Zwielflicht zeigte sich die schreckliche Ueberbauung der Felsenhöhen und steilen Abhänge mit Einzelvillen, Terrassenhäusern, Wohnblöcken. In nur wenigen Wohnungen war Licht auszumachen. Hier hatten also die Deutschen, nebst einigen Schweizern, ihre Zweitwohnung. So empörend die Verschandelung der Landschaft auch empfunden werden mag, eine Misshandlung, die auch in unserem Land nicht unbekannt ist, muss man doch eingestehen, dass die Wohnungsbesitzer stolz und glücklich sind und von ihren Adlernestern aus mit Behagen auf die romantische Bucht und das weite westliche Meer blicken.

- 19.30 Dicht vor der kurzen Mole, die den schmalen Innenhafen von Andraitx schützt, brachte Kapitän Ron die "Atlantis" zwischen einer mächtigen Motorjacht und einer Segeljacht, deren hoher Mast mit den vier Reihen von Salingen wie ein Christbaum beleuchtet war, zum Stehen. Ratternd rauschte die Ankerkette durch die Klüse. Das Ankerlicht wurde gesetzt. Hinter der Hafenummauer lockte eine Perlenkette heller Lichter, weiss, aber auch rot, grün und blau, und versprach ein anregendes Nachtleben.

Nach dem Nachtessen liessen sich einige Unentwegte an Land setzen. Am folgenden Morgen zeigten sie sich etwas enttäuscht. In der Nachsaison gab es in Andraitx nichts zu erleben, wenn man von einem kühlen Glas Weissen in einer Kneipe absah. Zu einem solchen Schlummertrunk waren die Zurückgebliebenen indessen bequemer an ihrer Deckbar gelangt.

Die Müdigkeit überwog aber. Bald hatte sich ein jeder zur Ruhe gelegt. Das Schiff lag bewegungslos vor seinem Anker.

Sonntag, 7. Oktober 2007

10.00 Anker auf.

Nach einigen Telephonaten stand fest: der vermaledeite Koffer war immer noch verschwunden. So war es auch nicht erforderlich, mit dem Autobus nach Palma und zum Flughafen zu fahren und mit der Ueberlandbahn zum nächsten Hafen zu gelangen.

Die "Atlantis" lief aus. Bei knapp 2 Bf aus NW einige Stagesegel gesetzt. Nochmals konnte man die grässlichen Verbetonierungen "bewundern", bevor man die Aufmerksamkeit der vorausliegenden, mit Riffen durchsetzten Meerenge zwischen der W-Spitze von Mallorca und der Insel Dragonera (was wohl soviel wie Dracheninsel bedeuten mag) zuwandte. Nach der Durchfahrt richtete die "Atlantis" ihren Steven in NE Richtung und folgte der auch hier steilen, felsigen N-Küste. Wo sich ein Einlass, eine Niederung, eine kleine Bucht zeigte, hatten Spekulanten mit der Ueberbauung begonnen. Einmal mehr muss aber zugegeben werden, dass für die Eigentümer der Bauten Paradiese geschaffen wurden. Ein sehr schwacher Wind aus N bis NE liess es als ratsam erscheinen, die Segel zu bergen.



12.30 In einer von Felsen umgebenen idyllischen Bucht fiel der Anker. Die Pforte im Schanzkleid wurde geöffnet, die Badeleiter eingehängt, ein Korb mit Schwimfflossen, Tauchermasken und Schnorcheln bereitgestellt. Nach einer kurzen Verdauungs-Siesta war Baden angesagt. Das klare, blaue Wasser hatte eine Temperatur von wohl über 22°, ungefähr entsprechend der Lufttemperatur. Die Schnorchler kamen nur bedingt auf ihre Rechnung. Vereinzelt ein handlanger Fisch mit einem schwarzen Punkt am Schwanzstiel oder mit waagrechten Streifen, ein Schwarm winziger Fischchen mit stark gegabeltem Schwanz; damit hatte es sich. Wohltuend war das Bad allemal.

Kapitänskonferenz im Steuerhaus. Wir möchten nicht mehr lange liegen bleiben, da wir gerne frühzeitig in Puerto de Soller ankommen möchten. Es herrschte Einhelligkeit. Sofort auslaufen.

14.30 Bei ziemlicher Flaute mit voller Motorkraft weitergefahren. Die landschaftlich anregende Küstenfahrt setzte sich fort.

16.30 Das vom Captain vorgesehene blendende Anlegemanöver mit dem stolzen Dreimaster in Puerto de Soller vor den Augen der staunenden Touristenscharen misslang nicht schlecht, zu seinem grössten Verdruss. Dabei hatte doch alles so perfekt begonnen. Unmittelbar hinter der Mole hatte er die "Atlantis" elegant gewendet und schickte sich nun an, rückwärts vor Buganker das Heck zwischen zwei an ihren Moorings festgemachten Schiffen, einem Ausflugsboot und einer Motorjacht, ans Quai zu bringen. Bislang war jeweils der Steuerbordanker benützt worden. Aus irgendwelchen Gründen gab Pauline nun aber auf Rons Hornsignal den Backbordanker frei. Träge krochen einige Kettenglieder über die Kettennuss des Spills, dann blieb die Geschichte stehen. Pauline trat kräftig mit den Füßen auf die Kette, was normalerweise genügte, um sie wieder zum Auslaufen zu bringen; diesmal aber vergebens. Sie holte den Anker wieder ein; er blieb blockiert. Das Schiff glitt weiter rückwärts, dem Ufer entgegen. Die Ruhe selbst, stocherte Pauline im Ankergeschirr herum. Unter der Trommel und dem Zahnrad der Backbordwinch hatte sich, weiss der Himmel warum, ein Plastikbeutel mit Schaumstoff befunden und war nun fragmentweise ins Getriebe geraten. Die "Atlantis" kam zum Stehen, das Heck schor langsam, aber unaufhaltsam nach Steuerbord aus und bedrohte das Ausflugsboot. Ron fuhr wieder etwas vorwärts, und Pauline liess den Steuerbordanker fallen. Da kam der Backbordanker frei und fiel ebenfalls. Glücklicherweise gerieten die Anker und Ketten nicht übereinander. Nun gelang es endlich, das Heck zum Quai zu bringen und das Schiff mit Hilfe der ausgebrachten Trossen geradezustellen.

Nein wahrlich kein Anlegemanöver aus dem Bilderbuch. Man darf indessen annehmen, dass die wenigsten Zuschauer kapiert hatten, was da geschehen war. Sie dachten wohl, das Anlegen eines grossen Schiffes wäre nun einmal eine komplizierte und zeitraubende Angelegenheit.

Die Heck-Gangway aus Aluminium wurde ausgebracht. Da das Quai aber sehr tief war, bestimmt für kleinere Schiffe, stand die Gangway viel zu steil. Der Hafenmeister liess sich herab, einige alte Paletts herbeizukarren und übereinander zu schichten, so dass die darauf abgestellte Gangway kein gefährliches Gefälle mehr aufwies. Kaum waren die Geländerstützen angebracht, die Taue durch die Oesen gezogen, konnten wir im Bewusstsein unserer Wich-

tigkeit den Landgang antreten.

Grüppchenweise liess man sich die Attraktion des Ortes nicht entgehen. Man bestieg das lie-



bevoll instand gehaltene, vorsintflutliche Rumpeltram mit seinen naturlackierten, hölzernen Wagenkasten und den auf Hochglanz polierten Messingbeschlägen. Jede halbe Stunde verkehrten zwei oder drei dieser zweiachsigen Motorwagen mit ihren zwei teilweise offenen Anhängewagen. Stolze sechs Franken betrug der Preis für die einfache Fahrt. Los ging die fidele Reise nach dem vier Kilometer taleinwärts gelegenen Städtchen Soller, tutend, rumpelnd, hüpfend, stossend. Es schien, als hätte man die Schienen seit einem halben Jahrhundert nicht mehr betreut und als hätte ein handfester Seemann da und dort Achterknoten in die Schienen gemacht. Das Bähnchen kroch durch die engen Gässchen des Stadtzentrums, querte den mit schattigen Bäumen bestandenen kleinen Hauptplatz, bahnte sich zwischen der Kathedrale und dem "Ayuntamiento" (Stadthaus) einen Weg durch die Autos und Fussgänger und hielt vor dem schlichten Bahnhof, Endstation der Schmalspurbahn von Palma mit ihren ebenfalls altertümlichen Trieb- und Anhängewagen aus dunkel lackiertem Holz.

Viel Zeit blieb nicht. Es reichte gerade für ein kühles Fläschchen Weissen. Mit dem nächsten Bähnchen musste die Rückfahrt angetreten werden. Der vortreffliche "Smut" Marco erwartete uns nämlich mit einem opulenten Grillbuffet. Am Schanzkleid des meterbreiten seitlichen Hauptdecks hantierte er an seinem dort aufgestellten Grill, röstete enorme Mengen von Fleisch, Fisch und Krevetten und hüllte den halben Hafen in den verführerisch duftenden Dunst. Es war ein angenehmer, milder Abend sowohl für diejenigen, die ihn an Bord

ausklingen liessen, wie auch für die Anspruchsvolleren, die sich in den Kneipen von Puerto de Soller umsahen.

Montag, 8. Oktober 2007

10.00 Auslaufen mit einem nun untadeligen Manöver. Der Himmel hatte sich teilweise mit Wolken überzogen. Ein kaum wahrnehmbarer Luftzug von knapp 1 Bf aus W schloss ein Segeln aus. Die "Atlantis" zog weiter unter Motor in NE Richtung der zusehends wilder werdenden Felsenküste entlang. Auffallend waren die vielen kleineren und grösseren Grotten im Kalkgestein, auf Meereshöhe und oben an den Felswänden.

Kapitän Ron wies ganz leicht beunruhigt auf den ausgedruckten Streifen mit den eingegangenen Nachrichten für die Seefahrer. Bereits am Vortag war durchgegeben worden: "Gale warning 7", Sturmwarnung Windstärke 7, ab 7. Oktober für dem Raum "Menorca", womit offiziell ungefähr das Seegebiet begrenzt S durch Menorca, N durch den Golfe du Lion und die



Ausläufer der Pyrenäen, NW durch Barcelona gemeint war. Es wäre nicht auszuschliessen, dass auch wir etwas abkriegten würden.

Die geruhsame Fahrt durch stilles Wasser bot den Herren, die der körperlichen Betätigung mit etwas Adrenalin, der Selbstbestätigung oder auch nur der Renommisterei bedurften, die höchst willkommene Gelegenheit, unter Paulines wachsamen Augen und wohlversehen mit Sicherheitsgürtel und Karabinerhaken, in die Wanten zu steigen und in die Takelage des Fockmastes hochzuentern, wenn man wollte bis zur Bramrah und zur Stenge oder auf eine

Rah hinaus. Auch an den folgenden Tagen wurde zuweilen solche Gymnastik getrieben, wobei sich auch einige selbstbewusste Damen beteiligten. So attraktiv das Aufentern auch sein mochte: der Jurist stellte sich unwillkürlich die Frage nach der privat- und strafrechtlichen Haftbarkeit im Falle eines Missgeschickes mit Körperschaden.

12.30 In der lieblichen, romantischen Cala de La Calobra geankert (cala kleine Bucht). Wieder war Baden angesagt, noch rasch vor dem Mittagessen. Zwei kleine Täler mündeten in die Bucht. W lag eine grüne Mulde mit einer kleinen Siedlung, mindestens einem Restaurant am Ufer und einem Anlegesteg für Ausflugsboote. Es hatte dort vermutlich auch einen grossen Parkplatz. E mündete ein kleiner Bach, der sich durch eine nur wenige Schritte breite Schlucht zwischen hohen Felswänden zwängte. Der sandige Engpass dürfte bei Flut wohl einen Fuss tief unter Wasser stehen; dahinter lag gemäss Seekarte ein kleiner, länglicher Teich. Die beiden Täler waren fast auf halber Höhe der Felswand durch eine Art "Axenstrasse" mit einigen Tunnels miteinander verbunden, auf der sich Heerscharen von Touristen tummelten und angesichts der majestätischen "Atlantis" ein Blitzlichtgewitter entfesselten.

Bereits in Puerto de Soller war die Nachricht eingegangen, dass der vermisste Koffer aufgetaucht wäre. Ron knurrte, ungeduldig geworden, er wäre nun allmählich der Koffergeschichte überdrüssig. Nun fasste er einen tapferen Entschluss. Mit dem Schlauchboot liess er Saskia und Katarzyna an Land setzen, wohlversehen mit einem hinreichend dotierten Portemonnaie. Saskia leitete das Landkommando, das sich irgendwie nach Palma durchschlagen sollte. Es hatte einen zweifachen Auftrag: zum einen sollte die kleine Katarzyna, die plötzlich von einem hartnäckigen, juckenden allergischen Ausschlag befallen worden war und heulte, im Spital deponiert werden, zum andern sollte Saskia endlich den vagabundierenden Koffer einfangen.



14.00 Anker auf. Weiter ging die friedliche Küstenfahrt mit Kurs 75°. Es herrschte immer noch Flaute, und der Himmel war zu 50% bewölkt. Nach etwa zwei Stunden senkte sich die Fels-

wand allmählich. Hinter kleinen nach N weisenden Vorgebirgen zeigten sich schmale Buchten mit sanften Ufern. Jenseits eines niedrigen Uebergangs musste das Städtchen Pollensa liegen. Eine kaum wahrnehmbare Dünung aus N-NE brachte die "Atlantis" zu ganz sanftem Stampfen.

16.40 Cabo de Formentor mit dem Leuchtturm gerundet; neuer Kurs ca. 190°. Die Insel Mallorca weist auf ihrer NE-Seite zwei imposante, gegen zehn Kilometer tiefe Buchten auf: die Bahia de Pollensa im N ist etwa fünf, die Bahia de Alcudia im S zwölf Kilometer breit. Die Häfen Puerto de Pollensa und Puerto de Alcudia konnten wegen zu geringer Wassertiefe von der "Atlantis" nicht angelaufen werden. Ron eröffnete bei der "Kapitänsbesprechung", er möchte in der südlicheren Bucht einen Ankerplatz suchen.

17.45 Die Gegend von Alcudia wirkte nicht sonderlich einladend. In der W-Ecke der Bucht mit dem Jachthafen war das Wasser seicht. Es schloss sich ein Industriekomplex, vermutlich ein Dampfkraftwerk, an mit einem kleinen Landequai für Kleintanker und/oder Stein- und Kies-transporter. Daneben war die Anlegestelle der Fähre von Ciudadela (Menorca), die wenig später einlief. Etwas weiter seewärts hatte Ron den Ankerplatz mit hinreichender Wassertiefe und Raum zum Schwögen gewählt. Am Land zogen sich Ferienhäuser hin, und unweit vom Liegeplatz deutete eine Ansammlung von Lichtern auf ein Restaurant oder ein Hotel hin. - Der Anker fiel.

Umgehend liess sich ein Erkundungstrupp an Land setzen. Ernüchtert kehrte der Verein nach knapp anderthalb Stunden an Bord zurück. Ich hätte ihnen sagen können, dass der Ort Alcudia, an der Basis der breiten Landzunge zwischen den beiden Golfen, fast eine Wegstunde entfernt war. Im Restaurant des kleinen Hotels hatte es glücklicherweise etwas Flüssiges zu kaufen gehabt. Das war alles.

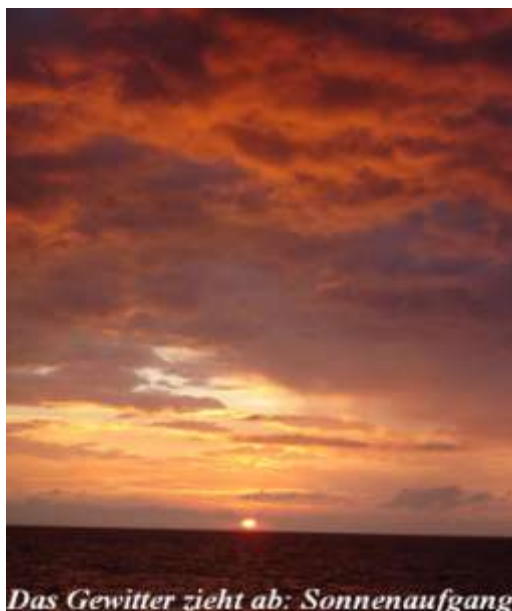
21.00 Nachdem er einen Anruf erhalten hatte, liess sich der Captain höchstpersönlich an Land setzen. Als er nach wenigen Minuten zurückkehrte, erhob sich an Bord ein frenetisches Beifallsgeschrei. In seiner Begleitung befanden sich nämlich Saskia, Katarzyna und der Koffer. Im Krankenhaus war man der Allergie unserer lieblichen Kleinen zuleibe gerückt, so dass sie wieder fast geflickt war. Marinus schleppte die glücklich heulende Katinka (wie wir sie nannten) nach hinten und vernaschte sie nach Noten im Sinne einer nachhaltigen Tröstungsaktion.

An diesem lauen Abend entwickelte sich auf dem Deck ein gemütliches Zusammensitzen bei

Bier, Wein und Schnaps. Wo man singt, da lass Dich ruhig nieder ... Unser Obersänger rastete nicht, bis eine Serie von Seemanns- und Studentenlieder über das stille Wasser zum eben-so stillen Ufer hinüberklang. Die Clique der Shantysänger übernahm das Szepter mit einem Nonstop-Programm, und niemand wagte es, ihren "Belcanto" zu hemmen. Als ich in der Kojen vor Anker ging, sangen sie immer noch. Ueber die Qualität ihrer späteren Darbietungen waren die Meinungen geteilt; böswillige Rezensenten hatten die Stirn, von Gegrünze, Gejohle und Gegröhl zu lästern.

Dienstag, 9. Oktober 2007

- 04.10 Einige Schläfer erwachten vom Klicken des Ankerspills und vom Rütteln des Bugstrahlruders. Die "Atlantis" machte sich mit ungefähr E-Kurs auf den Weg nach dem kaum mehr als 33 Sm entfernten Ciudadela auf der Insel Menorca. Die Maschine drehte unhörbar mit halber Kraft; das Schiff lief keine 6 Kn. Später wurden einige Segel gesetzt.



Im Laufe des Morgens war eine leichte, etwas zunehmende Dünung aus NNE aufgekommen, die aber wieder abebbte, als das Schiff in die Abdeckung der W-Spitze von Menorca gelangte. Beim Studium der eingegangenen Meldungen im Steuerhaus ergab sich, dass die "Gale warning" vom 7. Oktober widerrufen, wenige Stunden später aber mit Wirkung für die folgenden Tage wieder in Kraft gesetzt worden war. Einige Meldungen unter Angabe der Position betrafen "unmanned" treibende Schlauchboote, die sich offensichtlich von Yachten losgerissen hatten. Vor der Küste Tunesiens sollten die Schiffsführer auf dort ihrer Arbeit nachgehende ozeanographische Schiffe Acht geben. Ein kleines Segelboot, das in Algerien

mit etwa fünfzehn illegalen Migranten aus dem Schwarzen Erdteil in See gegangen war, wäre verschwunden, stand da; es wurde letztmals zwischen Sardinien und Korsika, somit in der Gegend der Strasse von Bonifacio, geortet; man möchte Ausschau halten. Im NE hatten sich Gewitterwolken aufgebaut; einige Blitze wetterleuchteten darin.

10.30 Auf der S-Seite der Einfahrt nach Ciudadela, unweit eines alten Festungsturms, geankert. Die Bucht ist schmal wie ein Fluss und einen Kilometer lang. Die "Atlantis" konnte wegen zu grossen Tiefganges nicht einlaufen. Ein Boot der Hafenmeisterei erschien: man sollte in der schmalen Rinne die Verkehrslichter beachten; wenn die Fähre ein oder ausliefere wäre die Fahrt verboten. - Die Gewitterwolken hatten sich nach SE verlagert. Blitze zuckten, und es tönte wie ferner Kanonendonner.

Einige Schlauchbootladungen Landgänger wurden in die Stadt hineingeführt. Die Einfahrt erinnerte etwas an den Kanal von Hurden. Die Ufer waren nicht sehr hoch und mit hübschen Häuschen, vorwiegend Ferienhäusern, überbaut. Nach dem Passieren des sehr engen Fährhafens endete die Fahrt an einem Quai voller Jachten, dahinter eine Reihe von Restaurants, überragt von einem jähem Felsen, auf dem sich der Hauptplatz der Altstadt mit dem Stadthaus und der Kathedrale, dahinter die Altstadt, ausbreiteten. Wir fanden eine schmale Lücke zum Anlegen und Anlandgehen. Um 12.15 Uhr sollten wir uns wieder einfinden.

Ein steiler Treppenweg führte zur Altstadt von Ciudadela hinauf. Ciudadela (mallorquinisch-katalanisch Ciutadella = "Städtchen") ist mit 20'000 Einwohnern die zweitgrösste Stadt Menorcas. In der kleinen Altstadt hat es einige reizende, verwinkelte, fast arabisch anmutende Gässchen. Am Hafen unten reichte es noch für ein Gläschen. Dann öffnete der Himmel die Schleusen. Die Kellner in den Arkadenrestaurants kurbelten die seitlichen Plastikplanen herunter. Wegen des eben eingelaufenen Fährschiffes war der Fahrplan unseres in



Unordnung geraten. Kein Problem: "Camarero, un otra copa, por favor!" Petrus drehte den Schieber zu, als wir das Schlauchboot bestiegen, und höflicherweise wartete er mit dem Wiederaufdrehen, bis wir an Bord gestiegen waren. - Um 13.15 war wieder alles an Bord.

- 14.30 Wind 2 - 2,5 BF aus NW. Ron und Pauline wagen ein Manöver ohne Motor. Anker auf, Gordings der Rahsegel los und backgebrasst. Unmerklich begann die "Atlantis", leicht achteraus zu treiben und nach Backbord abzufallen. Vorsegel stiegen hoch, Schoten wurden belegt. Die Rahsegel wurden gebrasst, die Segel füllten sich, das Schiff nahm Fahrt auf, die Vorsegel wurden geschiftet. Mit Kurs S ging es gemächlich dem 5 Sm entfernten Cabo Dartuch entgegen, beinahe vorwind. Wetter: wolkig, Regen und einzelne Sonnenstrahlen lösten sich ab.
- 16.00 Cabo Dartuch gerundet, Kurs: ESE, Wind 3-4 aus NNE. In kurzen Intervallen wurde ein weiteres Segel nach dem andern losgemacht und gesetzt. Es war ein ziemlich hartes Stück Arbeit, bis alle Tücher vorgeheisst waren. Schliesslich standen ihrer 13: Vorstagsegel, Ausen- und Innenklüver; Fock, Fock-Untermars-, Fock-Obermars-, Fock-Bramsegel; Gross-, Grossbram- und Grossstenge-, Besan- und Besanstengestagsegel; Besansegel (Gaffel). Fröhlich flatterte die holländische Flagge am Heck. Fröhlichkeit herrschte auch an Deck. Bei ruhiger See und Wind von 3,5 Bf zog die "Atlantis" ganz leicht stampfend ihre Bahn, zuweilen mit fast 7 Kn und einer Krängung von gegen 7°.
- Als der Wind etwas nachliess, bot Captain Ron den Hobby-Photographen einen besonderen Leckerbissen. Das Schlauchboot wurde zu Wasser gelassen, und Marinus fuhr mit jeweils zwei "Phötelern" in gehörigem Abstand um die unter vollem Tuch daherziehende "Atlantis". Obschon unter Land der Seegang in etwa demjenigen eines Binnensees entsprach, war das Knipsen vom unruhigen Boot aus alles andere als einfach. Die Mehrzahl der Bilder dürfte verwackelt oder schief geraten sein. Es entstanden aber einige wirklich bemerkenswerte Aufnahmen, die zum zentralen Erinnerungs-Fundus der Teilnehmer gehören dürften.



19.30 Die Dunkelheit war bereits hereingebrochen. Dank der guten Beleuchtung wurden die Segel flink und problemlos geborgen. Pauline strahlte und geizte nicht mit Lob: es wäre das beste Bergemanöver gewesen, das sie mit "Passagieren" je durchgeführt. Ron hielt nun in langsamer Fahrt auf das Ufer zu. Die Südküste Menorcas ist ziemlich gerade und weist zum Teil auch Felswände auf, allerdings lange nicht so hoch und jäh wie im Norden Mallorcas. Sie ist an einzelnen Stellen unterbrochen durch winzige, fast rechteckige Buchten, in denen es kleine Siedlungen hat.

20.00 Kurz vor der Cala Portér, in deren Grund die Lichter des Dörfchens strahlten und die durch steile Felswände flankiert war, fiel der Anker. Die "Atlantis" lag in zwar freiem, aber ruhigem Wasser, geschützt vor Wind und Seegang aus dem nördlichen Quadranten. Im W blinkte der Leuchtturm von Cabo Dartuch alle zwanzig Sekunden dreimal, etwas näher im E zeigte sich der Leuchtturm der Isla del Aire alle fünf Sekunden mit einen Blink. Die Handvoll

Landgänger kehrte bald etwas enttäuscht an Bord zurück. Die an Bord Gebliebenen sassen im Salon noch etwas beisammen.

Mittwoch, 10. Oktober 2007

Es war trübe und regnete leicht. Der Kapitän war unschlüssig, was nun geschehen sollte. Aus irgendwelchen Gründen war das Einlaufen in Mahon nicht vor 14.00 zulässig.

- 10.40 Anker auf. Der Regen hatte aufgehört. Leichter Wind aus NE. Es wurden einige Stagesegel gesetzt, der Motor half mit halber Kraft, Kurs SE.
- 12.00 Isla del Aire erreicht. Durch die untiefe Enge zwischen dem Inselchen und Menorca näherten sich einige Yachten in schneller Fahrt, gerefft und mit Vorwind. Ron warnte vor rauher See. Tatsächlich: das Inselchen mit dem Leuchtturm machte seinem Namen alle Ehre: Insel des Windes. Kaum hatte die "Atlantis" den Windschatten verlassen, wehte es aus NE mit 4-5 Bf und meldete sich leichter Seegang. Die Dünung war vermutlich ein Ausläufer des früher angekündigten kleinen Sturmes. Das Schiff begann zu arbeiten und luvte etwas an. Es folgte ein Schlag von etwa 2,5 Sm nach E.
- Unser Kapitän schlug sich mit einem ernstlichen Problem herum. Wenn man in Mahón anlegen möchte, müsste man mit Hafengebühren von über Fr. 700.- rechnen. Wer soll das bezahlen? Wir verstanden nun, warum Ron nicht sehr gerne Hafen anlief, sondern lieber auf Reede ankerte. Sollten wir irgendwo in der Bucht ankern und mit dem Schlauchboot an Land gehen? Nein, lautete unser Entschluss, wir legen wie ein veritabler Kreuzfahrtdampfer mit Glanz und Gloria im Hafen der Hauptstadt von Menorca an und berappen die Gebühren teils aus der noch vorhandenen Reisekasse, teils aus unseren Taschen. Der Kapitän konnte nun ohne Sorge die Hafenbehörde anrufen und den Liegeplatz anfordern.
- Auf der schmalen, nach SE abgewinkelten E-Küste von Menorca liegt Mahón (mallorquinisch-katalanisch Maó, 22'000 Einwohner) in einer etwa vier Kilometer tiefen, trichterförmigen, nach NW einspringenden und von Inseln durchsetzten Bucht. Auf der N-Seite ihres Einganges befindet sich der östlichste Punkt der Insel, die Punta del Espero (in der Mundart wohl Hoffnungsspitze) mit einem Leuchtturm. Die etwa 4,5 Sm nördlich der Isla del Aire befindliche Einfahrt ist durch imposante Festungswerke aus früheren Jahrhunderten, aber auch aus dem 19. Jahrhundert sowie aus der Zeit des Bürgerkrieges und der Weltkriege (wie die zur Erinnerung belassenen schweren Fliegerabwehrkanonen und Scheinwerfer bezeugen) ge-

schützt.

Als hinreichend Höhe gewonnen, wurde ein gekonntes Wendemanöver hingelegt, und die "Atlantis" stampfte mit ansprechender Fahrt N-wärts der Einfahrt entgegen. Getrost konnte man hierauf unter Deck zum Mittagessen gehen. Im Windschatten der Punta del Espero wurde das Wasser ruhig. Anschliessend an die zerfallenden Festungswerke zeigten sich auf der N-Seite idyllische kleine Nebenbuchten mit malerischen Quartieren und Liegeplätzen von Jachten, überragt von den unvermeidlichen und allgegenwärtigen Ferienhäusern und -wohnblöcken. Die Segel wurden geborgen; längst arbeitete die Maschine.

- 14.30 Wie erwartet, machte die "Atlantis" am Quai gegenüber dem Hafenamt und einladenden Restaurants fest, als wäre sie ein Passagierdampfer. Einige Schritte weiter waren die Anlegestellen der grossen Fähren, zuhinterst in der Bucht zeigte sich der Mastenwald eines Jachthafens. Kaum war festgemacht, stiegen unsere "Atlantiden" grüppchenweise auf der jenseits der Hafenstrasse beginnenden repräsentativen, breiten Treppenanlage zur Altstadt hinauf, die auf einem Felsenhügel den Hafen überragte. Die unverwüstliche Pauline kam aber auf Touren, als sich die herumlungernenden touristischen Gaffer allzu sehr für den Dreimaster interessierten und glaubten, an Bord eines Museumsschiffes gehen zu können. Eigenhändig und unerbittlich warf sie ein junges Mami mit ihrem Dreikäsehoch wieder hinaus und versperrte die Gangway mit einem Tau und einer Tafel "Crew only". Jeder nutzte die Musse an Land auf seine Weise. Man wurde sein Geld für Souvenirs, für eine



Runde Wein, für Weinbrände zum Heimbringen, ja für Haarschneiden los, und der angefressene Digital-Photograph riss sich gar ein Spezialgeschäft unter den Nagel, das für sämtliche Seefahrer ausstellungswürdige Bilder von der "Atlantis", die am Vortag anlässlich des "Phototermins" auf hoher See geknipst worden waren, herstellen musste. Die hervorragenden Fähigkeiten unseres Küchenmeisters Marco bewirkten, dass wohl kaum jemand versucht war, die Angebote der Gastronomie von Mahon zu testen. Zum Abendschoppen rückte man aber grüppchenweise wieder aus.

- 22.45 Da es tüchtig zu giessen begonnen hatte, wurden auch die letzten Geniesser von den Trottoirbeizen vertrieben und in die Kojen gejagt.

Donnerstag, 11. Oktober 2007

Die erneuerte "Gale warning 7" für das Seegebiet zwischen Menorca, dem Festland und dem Golfe du Lion galt immer noch, nämlich bis zum 12. Oktober. Kapitän Ron war unwirsch. Er wollte auslaufen, musste aber warten, da die Büros der Hafenmeisterei erst um 10.00 geöffnet wurden. Es war bedeckt, regnete aber nicht mehr.

- 10.15 Abgelegt und dank Bugstrahlruder mühelos gewendet. Während des Auslaufens wurden die Vorsegel, die Rahregel, das Grossstagegel und das Besanstagegel gesetzt.



- 11.45 Isla del Aire gerundet. Es begann ein SW-Schlag von 65 Sm zur Südspitze von Mallorca, Cabo Salinas. Wind gut 3-4 Bf aus E, Dünung schwach. Zunächst unterstützt durch den Motor, machte die "Atlantis" mit Steuerbordschoten bis 7 Kn. Das Besansegel blieb unten, da das Schiff ja nicht luvgierig werden sollte.
- 13.00 Das wie gewohnt vorzügliche und reichliche Mittagessen wurde an Deck aufgetragen. Es war kühl und trocken, doch war der Himmel immer noch bedeckt. Der Motor wurde abgestellt, das Schiff lief noch knapp 5 Kn und stampfte vor der schwachen achterlichen See ganz leicht.
- 21.00 Es hatte allmählich aufgeklart und war auch wärmer geworden; der Wind wehte noch mit höchstens 3 Bf. Einzelne Lichter der steuerbord immer näher rückenden Küste von Mallorca, nur noch knapp 5 Sm querab, waren deutlich erkennbar. Voraus, ungefähr zwischen Cabo Salinas und der Isla Cabrera, wetterleuchtete ein Gewitter.
- 22.30 Der Leuchtturm von Cabo Salinas war noch etwa 5 Sm voraus. Die meisten Teilnehmer hatten sich zurückgezogen und liessen sich vom sanften Stampfen in den Schlummer wiegen. Mochten die Besatzung zusammen mit der kleinen Handvoll "Angefressener" sehen, wie sie mit dem Segelbergen und dem Ankern zurandekamen!

Freitag, 12. Oktober 2007

- 00.45 Ich erwachte vom Rumpeln der Ankerkette. Offenbar war ein sicherer Hafen erreicht. Beruhigt drehte ich mich auf die andere Seite.
- 09.00 Die "Atlantis" schwogte friedlich im ruhigen Wasser der nach S offenen und von einigen Rifinselchen durchsetzten Bucht von Colonia de San Jordi an der SW-Küste von Mallorca, etwa 3,5 Sm vom Cabo Salinas entfernt. Hinten in der Bucht war die kleine Mole des Fischerhafens erkennbar, 10 Sm im Süden zeigten sich im Dunst die vagen Umrisse der Cabreras-Inseln, ein Naturschutzgebiet mit der grösseren Isla Cabrera (Ziegeninsel) und der nördlich vorgelagerten kleineren Isla Conejera (Kanincheninsel). Himmel 4/5 bedeckt, leicht auffrischender Wind aus ENE.
Auf den eventualiter vorgesehenen Besuch der vorgenannten Inseln wurde verzichtet. Ankerlichten unter Segel. Nach dem Auslaufen aus der Bucht drehte der Wind auf E und später auf

gegen ESE, weiter auffrischend auf 5 Bf und allmählich noch mehr. Es standen die Vorsegel, die Rahsegel, das Grosstag-, Grossstengestag- und Besanstag-Segel. Die "Atlantis" lief mit Backbordschoten bis 7 Kn (ohne Motorhilfe); die fast achterlich anlaufende mässige See hob in gleichmässigen Intervallen das Heck steuerbord an und brachte das doch recht massige Schiff gehörig ins Schlingern, so dass man zuweilen wähnte, der Klüverbaum würde in die vorauslaufende See stechen. Der Krängungsmesser zeigte Ausschläge bis 20° nach Backbord und 10° nach Steuerbord. Über dem Schiff ein blauer Himmel, am Horizont umrahmt von dichten Wolken, das Meer dunkelblau. Die Bugwelle rauschte. Durch die Speigatte gelangte Wasser in den Wassergang des untern Decks auf der Backbordseite und überflutete es. Nun war klar, wozu die am Fuss der beidseitigen steilen äusseren Niedergänge unmittelbar neben den Eingängen zum Salon angebrachten fusshohen Grätings dienten. So wurden uns im Sinne eines "Schlussbuketts" einige Stunden begeisternden Segelns beschert.



11.30 Cabo Blanco querab, Kurs mehr NW, der dunkle Block der Kathedrale von Palma voraus in Sicht. Die Vermutung, dass wir infolge hoher Fahrt zu früh ankommen würden, schien sich zu bestätigen. In der Bahia de Palma frischte der Wind weiter auf bis gegen 7 Bf. Von grosser Bedeutung war, dass der Bierhahn der Deckbar auch unter den obwaltenden Umständen einwandfrei funktionierte. Man spricht doch immer vom "Windjammer", weil der Wind in der Takelage, in den Wanten, Pardunen, Brassen, Schoten eines Grossseglers ein aufregendes, vielstimmiges Konzert veranstaltet. Wir vermissten eine solche musikalische Darbietung. Vermutlich bedürfte es dazu noch einiger Windstärken mehr.

13.30 Wir hatten eben ein ergötzliches, erbauendes Mittagessen im lustig schaukelnden Salon begonnen. Unbeeindruckt hatte Marco seine beheizten silberglänzenden Behältnisse aufgebaut. Da waren traumhaft leckere Lasagne, die wegen der darin enthaltenen Auberginen fast an griechisches Mussaka erinnerten, eine verführerisch duftende Suppe. Nach den Teigwaren wollte ich mich an der Suppe, am Salat, am Dessert, an den Früchten gütlich tun. Ich hatte meine erste Portion Lasagne noch nicht verzehrt, als Pauline hereingestürzt kam, jubelnd in die Hände klatschte und schrie: "Auf, auf, Männer! An Deck! Los, los! Segel bergen!..." Mit einiger Mühe gelang es, vor Palma das Focksegel zu bergen. Dann wurde gehalst, ein schweres Stück Arbeit bei dem Wind. Die "Atlantis" rauschte jetzt bei ruhiger See und immer noch recht lebhaftem Wind mit SSW-Kurs von Palma weg. Ausser Atem und erwartungsvoll kehrte ich in den Salon zurück, um das unterbrochene Mahl fortzusetzen. Zu meinem nicht geringen Verdruss war der Raum aber bereits sauber aufgeräumt; nicht einmal ein liegen gebliebenes Brötchen liess sich finden.



Kapitän Ron hatte sich offensichtlich in den Kopf gesetzt, die gewonnene Zeit mit etwas Segelexerzieren auszufüllen und den Zuschauern am Ufer mit seinem grossen Schiff etwas vorzubuffen. Bald nach dem Hals folgte eine mustergültige Wende. Hierauf begann man, die übrigen Segel zu bergen, eines nach dem andern. Nochmals ging die "Atlantis" über Stag.

16.00 Das letzte Segel war korrekt festgemacht, als pünktlich zur Stunde der Anker vor Portixol fiel, unweit der Stelle, wo die "Atlantis" vor einer Woche gelegen. Die Fahrt, die auf die Stunde genau sechs Tage gedauert hatte, war zu Ende. In dieser Zeit hatte die "Atlantis" rund 265 Sm zurückgelegt. Die Etmale betragen zwischen 20 und 75 Sm.

Der Himmel begann sich zu überziehen; von E dräuten dunkle Wolken.

17.00 Es goss wie aus Kübeln. Das scherte uns wenig, lagen wir jetzt doch auf sicherer Reede schwojend.

19.30 Man hatte sich eine Spur feierlicher aufgemacht, obschon man es bis auf eine löbliche Aus-



nahme - vorzog, Blazer und Clubkrawatte im Koffer zu belassen, wollte man doch nicht "surhabillé" wirken. Auch Captain Ron machte zum Anlass des 'Captain's Dinner' einige Konzessionen : zur Feier des Tages hatte er seine schmutzigen Shorts in die Ecke seiner Kabine gestellt und stattdessen ausgewaschene Jeans angezogen; auch trug er uns zu Ehren Schuhe. Und die Pauline hatte sich sogar herausgeputzt: sie trug weite, leuchtendrote Hosen, als wären sie ein Ballkleid; die Klammern im Haar, die Kopftücher waren verschwunden, und sie hatte sogar eine rudimentäre Frisur hingekriegt. Das festliche Mahl konnte beginnen. Unglaublich, was unser Chefkoch Marco mit seiner unauffälligen Bescheidenheit in seiner ebenso unauffälligen Kombüse alles vorbereitet und verführerisch angerichtet hatte: mild geräucherte Fische, Lachs und ein forellenartiger Meerfisch, Mayonnaise und Cocktailsauce, zart gebratene Rindssteaks, Thunfischsteaks mit Zitronen garniert, Bratkartoffeln, Chicorée mit Schinken gratiniert, Spinat, gefrorenes Dessert und Früchteschale. Wenn man unbedingt einen Mangel finden wollte, so konnte man beklagen, dass der beliebteste Wein, der "Sangre de Toro", endgültig ausgegangen war.

Im Kleeblatt des Organisationskomitees hatte man mich, den ältesten Windjammerfahrer, dazu verdonnert, als "Speaker", gewissermassen als Informationschef, zu fungieren und somit nach Bedarf Orientierungen und Anweisungen durchzugeben. Ich entledigte mich der Aufgabe mit der gebotenen Zurückhaltung, wollte ich die Leute doch nicht mit Geschwätz molestieren. Am Ende des Dinners musste ich aber nochmals das Wort ergreifen zu einer Abschluss- und Dankesrede:

„Wir kennen die deutsche Fernsehsendung "Traumschiff", die zeigt, wie es an Bord eines Luxusdampfers eben nicht zugeht. Anlässlich des "Captain's Dinner" am Ende jeder Sequenz erhebt sich Kapitän Hansen, alias der Schauspieler Siegfried Rauch, in seiner

goldstrotzenden Abenduniform, klopft ans Glas und beginnt seine Ansprache ans Volk mit den Worten: "Und wieder geht eine schöne Reise zu Ende..." - Das können wir heute auch hier an Bord der "Atlantis" sagen.

Unsere hier anwesenden jungen holländischen Freunde haben das wohl nicht mehr so recht mitgekriegt: Als im Mai 1940 die Deutschen Holland besetzten, lag Hollands Stolz, der 35'000-Tonnen Luxusdampfer "Nieuw Amsterdam", fast fertig gestellt in der Werft. Die Deutschen wussten nicht so recht, was mit ihm anzufangen; sollte man ihn vielleicht in einen Flugzeugträger umbauen; aber wo hätte man ihn einsetzen können? Als der Krieg zu Ende, wurde das Schiff eilends fertig gestellt und nahm als erstes modernes Passagierschiff den Liniendienst nach Amerika auf, derweil die Konkurrenz ihre grossen Schiffe noch vom Kriegs- zum Friedensdienst umrüsten musste. Winston Churchill war einer der ersten, der mit der "Nieuw Amsterdam" fuhr. Gefragt, wie es ihm gefallen hätte, antwortete er: "It's good to be on a well-run ship!" Dieser Spruch wurde für Jahre zum Werbe-Slogan der Holland-Amerika-Linie. - Auch für uns, die wir auf der "Atlantis" gefahren sind, gilt dieser historische Ausspruch.

Wir alle sind erfahrene Segler. Wir beherrschen unsere Schiffe und haben mehrheitlich auch einige Erfahrung auf salzigen Revieren. Als wir an Bord kamen, dachten wir, dass uns auf diesem grossen Schiff nichts umschmeissen könnte. Bald kam es uns aber zusammen mit dem antiken Philosophen zum ernüchternden Bewusstsein: "Scio me nescire -ich weiss, dass ich nichts weiss!" Ich glaube aber, dass es uns, besser als andern beliebigen Passagieren, sehr schnell gelang, uns im Gewirr der vielen Fallen, Niederholer, Schoten, Brassens, Gordings und Geitauen zurechtzufinden und als einigermaßen brauchbare Deckhände eingesetzt zu werden.

Wir haben zu danken. Zunächst einmal der Besatzung, die - nur ihrer drei - dieses Schiff mit bemerkenswerter, ja bewundernswürdiger Sicherheit und Unerschütterlichkeit geführt hat, allen voran unserem Kapitän Ron. Ruhig, äusserlich unbekümmert, überlegen und unauffällig kommandierte er die "Atlantis". Dann war da unsere Pauline, diese Spezialnummer, auch sie unerschütterlich, die andauernd mit fachkundigem Blick irgendetwas zu hantieren hatte, mit Vorliebe uns herumjagte, als wären wir Kadetten auf einem Schulschiff, und wenn es gerade nichts an Deck zu tun oder uns zu drangsaliieren gab, turnte sie in der Takelage herum. Und endlich Marinus, mit klarem Blick für all das, was zu erledigen war, der überall zupackte, alles in Ordnung hielt, ohne sich je aus dem Konzept bringen zu lassen. Unser Dank gebührt auch unserem Küchenchef Marco, auch er unerschütterlich, die Ruhe in Person, der uns mit seinen unauffällig in seiner Kombüse gepflegten

Künsten verwöhnte, wie wir es nicht erwartet hätten. Wir danken auch den beiden liebenswürdigen, stets dienstbereiten Damen Saskia und Katarzyna, die uns in beispielhafter Weise umsorgten und namentlich stets zur Stelle waren, wenn uns das Schreckgespenst des Verdurstens bedrohen wollte. Ich schliesse in den Dank auch Katja ein, die ebenfalls Hand anlegte, wenn es im Salon, an der Bar oder im Office etwas zu tun gab.

Euch allen also vielen herzlichen Dank für den wunderbaren, angenehmen Törn, den Ihr uns geboten habt. Diese Woche auf der "Atlantis" wird uns für unser ganzes Leben in allerbesten Erinnerung bleiben. Für die Zukunft wünschen wir Euch und Eurem Schiff "Mast und Schotbruch" - wie wir zu sagen pflegen. Wie Ihr Euch aus der Affäre ziehen werdet, wenn einmal wirklich ein Mast über Bord gehen sollte, das können wir uns nicht recht vorstellen, aber Ihr werdet bestimmt auch das schaffen.“

Im Eifer des Redens vergass ich die Hauptsache, nämlich die feierliche Übergabe eines Couverts mit den für die Besatzung und all die dienstbaren Geister bestimmten gut tausend Euro, die am Vortag eingesammelt worden waren. Dies liess sich indessen mühelos und ohne Verlegenheit, wenn auch unter allgemeinem Gelächter, nachholen.

Samstag, 13. Oktober 2007

Das Abschied nehmen am Ende eines festlichen Anlasses, einer Reise, ist stets eine prosaische Sache: Händeschütteln, Küsschen, Lachen, gute Wünsche und faule Sprüche. Zunächst aber galt es, die erstaunlich humanen Barrechnungen zu regulieren. Schon um neun begann man mit dem Ausschiffen des ersten Grüppchens, das eilends dem Flughafen zustrebte. Wir setzten, nach einem letzten Genever, um elf zum Hafen Portixol über. Ein letzter Blick zurück zur "Atlantis". Wir hatten die Absicht, den Weg zur "Estacion Marittima" zu Fuss zurückzulegen, so wie wir gekommen. In ihrem dienstbereiten Uebereifer hatte uns Pauline aber bereits ein Taxi herbeigefunkt. Nun denn. Ein Küsschen noch, und schon setzte Pauline den Aussenborder in Gang, um an Bord zurückzukehren. Wir blieben mit dem Taxi allein neben der ominösen Bar "Levanto", die uns eine Woche zuvor so viel Kummer bereitet.

Alles war gut gegangen. Die "Atlantis" war weder gestrandet noch gekentert noch abgessoffen; nicht einmal eine Schote war gebrochen. Niemand hat einen Schaden erlitten - wenn man vom Pechvogel bsieht, der sich beim Holen einer Schote den Ellbogen angestossen hatte -, niemand ist über Bord und baden gegangen, kein Gepäckstück ist ins Salzwasser geklatscht, und meines Wissens hat sich uch niemand bemüssigt gefühlt, die Fische zu füttern. Nur eines blieb: während den folgenden fast drei Tagen an Land lief man so komisch umher, als wären Strasse und Stubenboden ein schwankendes

Deck. Wer sich aber inskünftig anschicken wird, C.S. Foresters Bücher über den Fähnrich, Leutnant, Kapitän und Admiral Horatio Hornblower ein weiteres Mal durchzulesen, der wird sich die darin fachmännisch geschilderten Segelmanöver mit Sachkenntnis und Genuss zu Gemüte führen und



mehrmals durchstudieren, bis er jeden einzelnen Vorgang aus eigener Anschauung bis ins letzte Detail kapiert hat.

Pünktlich um ein Uhr lief die gewaltige "Sorolla" aus, am ganzen Rumpf vibrierend und dumpf-heiser aus dem Schornstein brüllend, um in sieben Stunden Barcelona zu erreichen. Weit hinten liess sich im Dunst der mittäglichen Sonne ein winziger dunkler Strich auf dem Wasser der Bahia de Palma ausmachen, und darüber mit etwas Phantasie drei kaum mehr wahrnehmbare hochaufragende Masten. Missmutig hockte unsere achtköpfige Barcelona-Gruppe im nüchternen Selbstbedienungsrestaurant, schimpfte über den "Schlangenfress" und hielt Rückschau auf die von der Erinnerung bereits in verklärendes Licht gestellte "Atlantis": wie herrlich wäre es doch, an Bord des Seglers in seiner friedlichen Geborgenheit zu weilen und sich von Marcos Kochkünsten verwöhnen zu lassen!

Die Mitglieder des Yacht-Clubs Horgen waren die letzte Chartergruppe dieser Saison. In der folgenden Woche erwartete Kapitän Ron den Besuch seiner Eltern und gedachte, noch einige behutsame Schläge in der nähern Umgebung auszuführen. Er verhehlte nicht, dass es ihn recht eigentlich "anschiss", anschliessend die mehrwöchige Heimreise zum Winterlager des Heimathafens antreten zu müssen: westliches Mittelmeer, Gibraltar, Atlantik, Biscaya, Kanal, Nordsee. Wie viel lieber würde er doch wie Kolumbus westwärts segeln, zu den Kleinen Antillen, den Grenadinen, zur warmen, sonnigen Karibik ...

für die getreue Logbuchführung:

Alex Kuhn