

Cees de Reus

*Um die Welt*

*mit einem*

*Lächeln*

In Memoriam: Karola

Umschlagfoto: Karola

ISBN:

© Cees de Reus

[borracho2000@hotmail.com](mailto:borracho2000@hotmail.com)

# *Inhalt*

Das Mittelmeer .....	11
Der Atlantische Ozean .....	32
Madeira .....	35
Die Kanarischen Inseln .....	40
Die Kapverdischen Inseln .....	44
Die grosse Überfahrt .....	55
Trinidad und Tobago .....	68
Chile .....	77
Die Karibischen Inseln .....	90
Venezuela .....	97
Die ABC-Inseln .....	113
Kolumbien .....	123
San Blas .....	132
Der Panamakanal .....	140
Die Perlin Inseln .....	145
Der Ostpazifik .....	154
Die Galapagos Inseln .....	157
Die Osterinsel .....	164
Die Pitcairns Inseln .....	172
Die Gambier Inseln .....	179
Der Marquesas Archipel .....	183

Fatu Hiva .....	185
Hiva Oa.....	187
Nuku Hiva .....	189
Ua Pou .....	191
Die Tuamotuinseln.....	193
Tahiti.....	196
Huahine.....	203
Bora Bora.....	205
Niue.....	207
Tonga.....	212
Das Minerva Riff.....	216
Neuseeland.....	222
Die Stille Südsee.....	229
Die Fidschiinseln .....	230
Vanuatu.....	237
Neukaledonien .....	252
Australien.....	256
Das Outback.....	261
Das Great Barrier Reef .....	273
Der Indische Ozean.....	293
Die Weihnachtsinsel .....	295
Cocos Keeling.....	297
Der Chagos-Archipel.....	306
Die Malediven .....	308
Oman.....	313

Jemen .....	318
Aden.....	320
Sana'a .....	326
Das Rote Meer .....	328
Eritrea .....	329
Sudan .....	333
Ägypten.....	339
Der Golf von Suez .....	345
Der Suezkanal .....	347
Port Said.....	350
Das Mittelmeer .....	352
029,10 Grad östliche Länge .....	353



# *Das Mittelmeer*

An jenem Tag änderte sich unser Leben. Regen prasselte auf die breiten Fensterscheiben des Penthauses, und das abtropfende Wasser zeichnete glitzernde Muster auf das Glas. Die Straßenlaternen auf der leeren Strandpromenade brannten schon. Regengüsse peitschten wie ausgefranste Schleier durch das gelbe Licht. Der Wind rüttelte zerstörerisch an den Werbeplakaten, die unter der Gewalt seufzten und knirschten. Ein einsamer Spaziergänger lief gebeugt gegen Wind und Regen am Strand entlang. Karola war an diesen Sonntagnachmittag 55 Jahre alt und eine erfolgreiche Modedesignerin. Ich war ein paar Jahre älter und Vorstandsmitglied einer Versicherungsgesellschaft. Wir gehörten zu der Generation, die auf die Straße ging, um gegen die bestehende autoritäre Gesellschaft zu protestieren. Wir waren die Generation der Hippies, der Flower Power, des Woodstock-Festivals, aber auch aus der Zeit, in der die Wochenschau im Jubelton über den Wiederaufbau des Landes nach dem Zweiten Weltkrieg berichtete. Die Zeit, in der positive Nachrichten normal waren. Die Wirtschaft blühte, und das Land wurde ein reiches Land. Es gab für uns nicht mehr viel zu protestieren. Im Laufe der Jahre hatten wir uns angepasst und Karriere gemacht. Für unser Privatleben war kaum noch Zeit geblieben. Karola und ich sahen einander nur am Wochenende in unserem Appartement direkt am Meer oder während den wenigen Kurzaufenthalten auf der BORRACHO, unserer Segelyacht.

An diesem dunklen Regentag fassten wir den Beschluss, unser Luxusleben aufzugeben und um die Welt zu segeln. Karola war von Anfang an begeistert und sah in Gedanken schon die

sich wiegenden Palmen unter einer strahlenden Sonne. Ich hatte damals so meine Bedenken.

Gülle, gülle Türkei! Sie stehen alle auf dem Steg und winken uns ihren Gute-Reise-Gruß zu. Wir haben zusammen mit 15 Yachten wie eine große Familie in Fetiye überwintert. Jetzt ist es Frühling. Die Mimosen blühen im Überfluss und hängen in goldgelben Kaskaden über dem kalten, stahlblauen Wasser der Bucht. Unsere Galionsfigur, der trinkende Gartenzwerg, schaut hinüber zu den Bergspitzen, die von em langen Winter noch weiß sind und in dem Licht der Frühlingssonne hell aufleuchten. Der Cafébesitzer hat die Stühle einladend auf die Terrasse am Meer gestellt. Die ersten Touristen genießen die herzerwärmende Frühlingssonne. Noch ein paar Wochen und sie werden knackbraun sein.

Es ist Zeit, die Ankerleinen von den Spinnweben zu befreien und loszufahren. Wir sind die Mutigen, die die Leinen los gemacht haben, um die Welt zu umrunden. Aber wir fühlen uns gar nicht tapfer. Am liebsten würden wir selber auf dem Steg stehen, so weit wie möglich hinten, und winken. Bald müssen wir Ozeane überqueren: jeden Morgen nur Wasser um uns herum und jeden Abend noch immer nur Wasser. Wochenlang. Das Wetter ist auf einer solchen langen Strecke nicht kalkulierbar. Ein Sturm kann plötzlich über uns hinwegfegen. Nirgendwo gibt es einen Steg, an dem wir festmachen können, um einen Mechaniker zu suchen, der unsere Probleme löst. Nirgendwo gibt es eine sichere Bucht, in der wir vor Anker gehen können, wenn das Wetter uns nicht gefällt. Haben wir uns zu viel vorgenommen?

Als wir auf einer Bootsmesse das Buch "Segelrouten der Weltmeere" von Jimmy Cornell kauften und lasen, dass man nur die richtige Jahreszeit wählen muss, um komfortable Ozeanüberquerungen zu genießen, war unser Beschluss schnell gefasst: Wir hören vorzeitig mit der Arbeit auf, verkaufen Haus und Hof und gehen auf die Suche nach der Freiheit. Wenn wir noch etwas von der Welt sehen wollen, ist es höchste Zeit, denn wir nähern uns beide dem sechzigsten Lebensjahr. Alle



stichhaltigen Argumenten, um in Sicherheit zu Hause zu bleiben und rechtzeitig die Geranien zu gießen, schieben wir weit von uns.

Die Wartung des Schiffs und der Technik unterwegs machten mir die größten Sorgen. Ich habe zwei linke Hände und eine große Ehrfurcht vor unserem alten Diesel und den elektrischen und elektronischen Geräten an Bord. Karola, meine Frau und einziges Mitglied der Besatzung oder in diesem Fall Befrauung, hat noch weniger Begabung als ich, falls das überhaupt möglich ist. Ich habe zwar, als Vorbereitung auf die Reise, einen Kurs über Dieselmotortechnik absolviert, bin aber trotzdem nicht weiter gekommen, als über die vielen Bolzen, Schläuche und Drähte zu staunen, die zusammen das Funktionieren des Motors ermöglichen. In dem Kurs für Funkamateure habe ich erfolgreich komplizierte Berechnungen über elektrische Widerstände gemacht, aber damit habe ich keineswegs meinen Widerstand vor der Elektrizität überwunden. Ich kann allerdings eine kaputte Glühbirne ersetzen, wann immer das erforderlich sein sollte.

Und es gibt die menschlichen Aspekte. Wie soll es uns ergehen, wenn wir jahrelang zu zweit auf dem Boot mit nur Wasser um uns herum leben? Keine Möglichkeit auszusteigen, ohne nasse Füße zu bekommen. Können wir beide, wenn in einem Sturm der Mast über Bord geht, mit dem Stress fertig werden? Können wir eine so lange Zeit auf einem begrenzten Raum inmitten des unendlichen Ozeans zusammenleben, ohne einander nach dem Leben zu trachten? An Bord kann man sich nicht mal zurückziehen, um abzukühlen. Alle diese Gedanken rasten durch meinen Kopf.

Wir haben heute den ersten Schritt gemacht, es gibt keinen Weg mehr zurück. Wir haben alle Schiffe hinter uns verbrannt. Wir haben nur noch die BORRACHO, unser eigenes, fast 20 Jahre altes Boot, das trotz des Übungstörns im Mittelmeer für mich voller Geheimnisse steckt. Die BORRACHO ist eine Standfast 40 P, eine Segelyacht, die von Frans Maas in den Niederlanden entworfen und gebaut worden ist. Das Schiff misst

zwölf Meter in der Länge und an der breitesten Stelle vier Meter. Das gibt nicht viel Lebensraum auf einem Ozean mit Tausenden Meilen voller Wasser. Die Kajüte ist dreieinhalb Meter breit und drei Meter lang, die Kombüse ein Meter auf ein Meter, und im Badezimmer kann man den Hintern kaum bewegen. Unterwegs schlafen wir auf den seitlichen Bänken in der Kajüte, und wenn wir vor Anker liegen, im Vordreieck des Bootes. Das Schiff wird in den kommenden Jahren unser Zuhause sein und gleichzeitig das Transportmittel, um ferne und unbekannte Länder zu besuchen.

Wir fühlen uns unsicher, und die Stille Südsee mit ihren weißen Sandstränden und den ihre Hüfte schwingenden Hulamädchen ist noch in weiter Ferne. Zum Glück haben wir heute schönes Frühlingswetter erwischt, es gibt nicht einen Hauch von Wind. Wir fahren die ersten von den Tausenden vor uns liegenden Seemeilen unter Motor. Angespannt lausche ich dem eintönigen Klopfgeräusch des Diesels. Ich traue dieser geheimnisvollen Maschine unten im Schiff nicht für fünf Pfennig (ungefähr zweieinhalb Eurocent). Dauernd bilde ich mir ein, dass ich eigenartige und unregelmäßige Laute höre. Karola steigert die Anspannung noch: Sie ist sich ganz sicher, dass etwas an dem Klang des Motors nicht stimmt. Es scheint sich bei uns beiden wohl um kraftvolle Einbildung zu handeln. Nur ganz allmählich fangen wir an, uns zu entspannen, denn alles ist in Ordnung.

Plötzlich schneidet der schrille Pfeifton des Motoralarms durch die friedliche Ruhe. Ich rieche den durchdringenden Gestank von versengtem Gummi. Rauch kringelt aus der Kajütluke. An Bord entwickelt sich eine leichte Panik: Brennen wir? Nein, das kann doch nicht wahr sein! Wir sind noch in Sichtweite des Hafens, und unsere Reise soll schon aus und vorbei sein? Ich gehe vorsichtig nach unten, um mir die Maschine genauer anzuschauen. Ich bin ein wenig beruhigt, als ich keine Flammen oder andere unübliche Aktivitäten wahrnehme. Ich entferne den Kasten, in dem die Maschine sich versteckt hält, und folge meiner Nase. Schnüffelnd wie ein

Weinkenner über einem Glas Rotwein lokalisiere ich das Problem: Der Keilriemen, der aus für mich unerklärlichen Gründen zu jedem Motor gehört, hat durchgedreht, ist heißgelaufen und schließlich gebrochen. Ich habe mehrere von diesen spaghettiartigen Reserveteilen an Bord. Voller Selbstvertrauen rufe ich zu Karola: “ Ich erledige das Problem im Handumdrehen.”

Meine erste Reparatur scheint mir einfach zu sein. Aber der eine Keilriemen ist zu lang und der nächste zu kurz. Es gibt jedoch einen, der fast passt. Nur: Was ich auch versuche, ich kriege das blöde Ding nicht um die Scheibe. “Ein Stückchen weiter ist eine Bucht. Lass uns dort reingehen und ankern”, schlage ich vor. “Dann können wir in Ruhe schauen, ob wir eine Lösung finden können.”

Als wir gerade wind- und motorlos in die Bucht treiben, überholt uns eine Gullet, das ist eine Art altmodisches hölzernes Segelboot, mit voller Geschwindigkeit. Auf und nieder springend und wild gestikulierend versuchen wir, dem Skipper und seinen Gästen drüben klarzumachen, dass wir keinen Motor, dafür aber Probleme haben. Können sie, verdammt noch mal, nicht langsamer fahren? Fröhlich winken sie zurück und rasen mit großer Bugwelle an uns vorbei. Wir bleiben rollend und schimpfend zurück. Der Anker liegt kaum im Sand, als der Kapitän der Gullet angerudert kommt und fragt, ob er helfen kann. “Ja, gerne”, sage ich erleichtert. Ich habe eine geschlagene Stunde erfolglos gearbeitet und sehe aus, als ob ich den ganzen Tag verdreckte Motoren gesäubert hätte. Mein Skipperkollege erledigt die Sache in einer Minute, ohne nur die kleinste Spur auf seinem blütenweißen und frisch gebügelten Hemd zu hinterlassen. Er hat allerdings die Figur eines ausgewachsenen Gorillas, Hände wie Kohlschaufeln und Bizepse wie Kinderpopos, die durch das jahrelange Hissen von schweren Segeln durchtrainiert sind, während mein Training bis jetzt darin bestand, einen Kugelschreiber fest umklammert zu halten.

Nach einer Nacht mit viel Wind liegt eine dünne Schicht Schnee und Eis auf dem Deck von BORRACHO. “Wir bleiben

hier, bis das Wetter besser wird“, schlage ich vor. Karola friert. Sie hat eine Gänsehaut und noch nie einen Vorschlag von mir so schnell akzeptiert. Irgendwo in den Hügeln hinter unserem Ankerplatz muss die Ruine einer Stadt des alten Lykiens aus dem Jahre 1000 v. Chr. verborgen liegen. Wir machen uns auf, die archäologischen Spuren zu suchen. Der schmale Waldpfad ist von dem nächtlichen Schneetreiben noch glitschig, und wir kommen nur langsam voran. Wir wissen nicht, ob wir auf dem richtigen Weg sind. Als wir fast den Mut aufgeben, überholt uns ein Mann mit seinem Sohn. Er ist Imam und muss in der Moschee, die zwei Kilometer von hier entfernt ist, weiter vorbeten.

“Ja, ich weiß, wo die Ruinen sind.” Der Mann Allahs zeigt uns den richtigen Weg und fragt anschließend, ob wir am Nachmittag bei ihm zu Hause eine Tasse Tee trinken möchten. In etwa zwei Stunden sei er wieder an der Kreuzung dort unter dem großen Baum und warte auf uns.

Die alte Stadt besteht aus zerbrochenen Mauern, die durch niedrige Sträucher überwuchert sind. Wir finden ein kleines Amphitheater mit einem kunstvollen Mosaikboden, der noch fast intakt ist. Das Theater ist sehr beliebt bei den Kühen, die das sparsame Gras des Berghanges fressen. Ohne den geringsten Respekt vor der Tausende Jahre alten Kultur und der unendlichen Geduld der lyzischen Künstler, legen sie ihre Hinterlassenschaften großzügig auf die Mosaiken.

Stunden später stehen wir zusammen mit dem Imam vor seinem niedrigen Haus. Mit einer tiefen Verbeugung bittet er uns einzutreten. Als unsere Augen sich an die Dunkelheit gewöhnt haben, sehen wir, dass die Wohnung aus nur einem Raum besteht. Die Frau des Imams heißt uns willkommen. Wir dürfen es uns auf dem Boden gemütlich machen, während sie Tee kocht. Aus einer Ecke des Zimmers kommen unter einigen Decken Geräusche hervor, als ob jemand versucht, einen der ersten Dieselmotoren der Geschichte zu starten. Als wir etwas beunruhigt in diese Richtung schauen, erklärt der Imam, dass die alte Großmutter von einer Grippe befallen ist. Die vielen Kinder,

die sich im Zimmer befinden, laufen jedes mit einer tropfenden Rotznase herum. Sogar die Hühner, die im Wohnzimmer nach Nahrung suchen, geben unhuhnartige Laute von sich. In diesem Haus hat die Erkältung Mensch und Tier fest im Griff. Wir fragen uns, wie wir in Gottes Namen diesen Ort gesund verlassen können. Sogar der Tee schmeckt uns nicht mehr. Schließlich kommt das Kaninchen aus dem Hut. Die Frau des Hauses webt Teppiche, und der Imam fragt uns, ob wir einen Teppich kaufen wollen. Er gibt uns einen Freundschaftspreis. Obwohl wir verstehen, dass er vom Koran nicht leben kann, erklären wir, dass ein derartiger wunderbarer Teppich zu groß und zu schön für unser Schiff ist. Als wir uns herzlich verabschieden, schaut Oma unter ihren Decken uns neugierig nach. Ihr herzerbrechendes Röcheln hören wir noch viele Meter weit.

Das Mittelmeer macht seinem Ruf alle Ehre: Es gibt entweder zu wenig oder zu viel Wind. Und wenn der Wind zu stark ist, kommt er immer aus Richtung Gibraltar, und dorthin müssen wir. Wir nützen die wechselnden Winde, um mit den Segeln zu experimentieren. Vor Wind läuft die BORRACHO nicht gut. Das ist ein Problem, denn wir wollen auf der Passatroute um die Welt segeln und werden den Wind dann fast immer von hinten haben. Mit dem Spinnakerbaum fixieren wir die Genua an der einen Seite und hissen das Großsegel an der anderen. Unsere BORRACHO sieht aus wie ein überdimensionaler Schmetterling, und die Geschwindigkeit nimmt merklich zu. Als der Wind auffrischt, nehmen gleichzeitig auch unsere Sorgen zu. Der Autopilot steuert BORRACHO in eine leichte Sinuskurve, und die Chance auf eine Halse steigt. Der Großbaum könnte sich bei einer solchen Halse für jeden aufragenden Kopf in eine gefährliche Waffe verwandeln, davon kann manch unglücklicher Segler kein Lied mehr singen. Nervös behalten wir die Gefahr für Schiff und Besatzung im Blick. Während vieler Tausend Meilen können wir das allerdings nicht durchhalten. Bei zunehmendem Wind das Großsegel zu reffen ist ebenso ein Problem. Der Druck auf das Segel wird zu groß. Wie

kräftig ich auch ziehe, ich kriege das widerspenstige Tuch nicht herunter. Wir müssen anluven, bis wir den Wind fast von vorn kriegen. Selbst bei mäßigem Wind killen die Segel ohrenbetäubend. Ich lasse das Groß ein Stück herunter und versuche, die Reffleine, die sich hinter dem Mast befindet, stramm anzuziehen. Das bringt auf einem stampfenden Boot keinen Spaß. Karola versucht inzwischen, den Baum unter Kontrolle zu halten und das Boot im Wind. Der Kapitän schimpft auf die Besatzung, und die Besatzung – was sich eigentlich nicht gehört – auf den Kapitän. Unsere erste Ehescheidung steht vor der Kabinentür. Wir versuchen uns vorzustellen, dass wir ein solches Manöver in einem ausgewachsenen Sturm ausführen müssten! Mord und Totschlag wären die Folge!

Das Meer ist glatt wie ein blankgeputzter Spiegel. Wir decken den Cockpittisch für ein festliches Mahl. Eine Flasche Wein steht kerzengerade und unbeweglich als Beweis für die Ruhe. Dann sehen wir in der Ferne wilde Bewegungen und hoch aufspritzendes Wasser. Wir laufen schnurstracks in die Richtung des Getöses und finden uns in der Mitte eines Schwarms von Thunfischen wieder. Aus lauter Freude an dem schönen Wetter und dem glatten Meer springen sie Löcher in die Luft und torkeln übereinander. Oder vielleicht ist die Wirklichkeit anders? Sie werden von hungrigen Delfinen gejagt, und wir sehen die letzten Angstsprünge von Fischen in Todesnot? Wie dem auch sei, wir genießen das Spektakel, das sich lebendig abzeichnet gegen den Hintergrund der untergehenden Sonne.

Als diese rotglühend unter der diesigen Kimm verschwindet und wir unser drittes Glas Wein trinken, fangen wir an zu philosophieren. Nicht über die Unendlichkeit von Zeit und Raum und unsere eigene Endlichkeit, sondern über die Segelführung. Das Boot mit einem Kutterstag auszurüsten, sodass wir im Passatwind zwei Vorsegel ausbaumen und bei starkem Wind beide Segel einrollen können, scheint uns die beste Lösung. Auf diese Weise können wir auch die beiden Segel einfach reffen, ohne dass wir das Cockpit verlassen müssen. Wir beschließen einen Zwischenstopp im Hafen von Palma de

Mallorca. Dort können wir ein Kutterstg installieren und auch die Maschine, die immer wieder unerklärliche Probleme macht, von einem Fachmann überholen lassen. Mit einem zufriedenen Gefühl über die einstimmigen Beschlüsse des kompletten Schiffsrates beginne ich mit meiner Nachtwache und träume vor mich hin von einer sicheren Ozeanüberquerung mit vollen Passatsegeln.

Wir gehen zum Einklarieren in Griechenland nach Sympi. Im Mittelmeer ist es die normalste Sache der Welt, auf komplizierte Weise anzulegen: Man wirft den Anker weit vor der Kaimauer ins Wasser, fährt rückwärts und legt mit zwei Leinen vom Heck an der Kaimauer an. Als wir am späten Nachmittag in die Bucht von Sympi einlaufen, ist die Kaimauer schon voll belegt. Wir sehen etwas Platz zwischen einer großen amerikanischen Yacht und einem dänischen Bötchen. Karola lässt den Anker fieren, und ich ziehe, so gut es geht, bei starkem Seitenwind in die Lücke. Am Bug des dänischen Schiffes steht eine Dame, die, wie man aus dem stark vorwärtsneigenden Winkel des blitzsauber geputzten Bootes schließen kann, ihr ganzes Leben lang Unmengen von Smörrebröd gegessen hat. Sie winkt aufgeregt mit ihren dicken Armen und schreit, dass unser Anker auf ihrem Anker liegt, dass der von uns angepeilte Platz nicht geeignet ist zum Anlegen und dass furchtbare Unglücke passieren werden, falls wir es trotzdem versuchen. Ich habe aber überhaupt keine Zeit, um dicken dänischen Frauen mit Haaren auf den Zähnen zuzuhören. Ich bin heilfroh, dass ich mich, ohne andere Boote zu versenken, langsam in der Lücke rückwärts der Kaimauer nähere. Ich schaue mich triumphierend um, ob jedermann und vor allem die Dänische dieses perfekte Manöver wirklich gesehen hat. Noch drei Meter, noch zwei Meter, bis Karola nervös ruft: “ Die Ankerkette ist am Ende, Sch... .” Ein freundlicher Amerikaner erspart uns die Demütigung: Wir dürfen längsseits festmachen und die paar Meter zum Kai über seine Yacht laufen.

In den nächsten Tagen passieren wir zahlreiche griechische Inseln. Sie haben kleine versteckte Buchten und weiße Dörfer, die wie Schlagsahne auf einer Hochzeitstorte um die Spitzen der Berge drapiert sind. Irgendwo stehen immer eine schmucke Kirche für den geistigen Durst und ein oder zwei Tavernen für die weltlichen Gelüste. Wir gehen an Land und sitzen mit den Füßen im Sand vor einer Flasche Wein auf dem Tisch und essen, während der Besitzer der Lokalität sich zu uns setzt und zuschaut, wie uns die Mahlzeit schmeckt, und fragt, wo wir herkommen und wohin wir möchten.

Auf der Insel Amorgos wollen wir ein Kloster besuchen, das wie ein Schwalbennest hoch am Steilhang hängt und weiß im Sonnenlicht funkelt. Die geistige Hochburg ist nur über eine lange und steile Treppe zu erreichen. Normalerweise lassen wir die Finger von so anstrengenden Abenteuern, aber wir haben gelesen, dass die Mönche Schnaps brennen und jedem Besucher, der die Treppe überlebt hat, einen solchen Leckerbissen anbieten. Überzeugendere Argumente brauchen wir nicht! Schwitzend und fluchend schleppen wir uns in höhere Sphären. Nur die atemberaubende Aussicht auf das Meer weit unter uns mit den vielen Abstufungen von Blau und die Hoffnung auf einen Schnaps halten uns auf den Beinen. Als wir längst aufgehört haben, die Stufen zu zählen, macht die Treppe eine letzte Kurve, wir stehen vor der Klosterpforte. Bevor wir in die heiligen Hallen eintreten dürfen, müssen wir eine Soutane überziehen, welche unsere Überhitzung und den Durst weiter steigert.

Ein freundlicher Mönch führt uns mit gesenktem Kopf und schleppendem Schrittritt über knarrende Holzdielen, die von vielen Generationen Gläubigen abgenutzt sind. Es knirscht und stöhnt. Ich weiß nicht, ob es der Holzboden ist oder unser alter Führer. Das Kloster ist sparsam möbliert. Auf einem verstaubten Tisch liegen aufgeschlagene Bücher, die womöglich vom Patriarchen selber geschrieben sind. Unser führender Diener Gottes hat schnell gemerkt, dass wir nicht nur wegen des Glaubens so hoch gestiegen sind, sondern eher für das geistige Getränk. Er beschränkt die Führung auf das Notwendigste und



bringt uns zu einer Mönchszelle, ausgestattet mit einem Holzbett, einem Tisch und zwei Stühlen. Wir setzen uns, während der Ehrwürdige uns einen kräftigen Schnaps einschenkt. Zu unserem Glück ist das Sprichwort "Auf einem Bein kann man nicht laufen" auch in diesem fast im Himmel gelegenen Kloster bekannt. Nachdem wir die Arbeit der Mönche gebührend gewürdigt haben und der Korken wieder die Flasche verschließt, steigen wir fröhlich wie nach einer Himmelfahrt wieder hinunter in irdische Sphären. Total erledigt schlafen wir sofort in unseren Kojen ein mit dem Wissen, dass das Leben eines Mönches so hoch über der Erde nicht einfach ist.

Wir wollen eines der weniger bekannten Segelreviere des Mittelmeeres erkunden: die äolischen Inseln, die etwas nördlich von Sizilien liegen. Die erste Bucht, die wir anlaufen, auf der Insel Panarea ist ein ausgezeichneter Ankerplatz, aber das finden Hunderte italienische Skipper mit ihren Yachten an diesem Tag auch. Wir quetschen uns zwischen den vielen Booten hindurch und finden noch ein paar Quadratmeter Wasser, in die BORRACHO gerade so hineinpasst. Als nach einer Stunde zwei Partyboote ankommen und inmitten des Gewühls ankern, ein Ghettoblaster neben uns versucht, Schritt zu halten mit den Dezibelstärken der anderen, und auf drei verschiedene Weisen die "Amore" besungen wird, halten wir dieses Segelrevier für ausreichend besichtigt. Wir drängeln uns mit "Grazie" und "Ciao" aus der wunderschönen Bucht und ankern außerhalb der Musikreichweite vor der Küste. Wir liegen offen und ungeschützt, aber der Wind hat sich gelegt, und der Anker hält. Herrlich, diese Ruhe.

Vor der Insel Stromboli ist es ruhiger, aber der Ankergrund ist miserabel. Auf einem schmalen Sandrücken können nur wenige Boote gleichzeitig ankern, weiter draußen ist das Wasser zu tief. Nachdem wir einige Stunden die Lage studiert haben, kommen wir zu dem Schluss, dass eine Besteigung des Vulkans mit unserer Kondition ohnehin nicht wünschenswert wäre, ja sogar zu Rettungsaktionen führen könnte.

Wir entschließen uns zu einer weniger ermüdenden Besichtigungsweise: Um zehn Uhr abends holen wir der Anker ein, fahren langsam unter Motor zur anderen Seite der kleinen runden Insel. Mit den Kissen auf der Cockpitbank und einem großen Topf Kaffee zwischen uns lassen wir BORRACHO treiben. Wir warten, mit einer Tasse Kaffee in der Hand wie holländische Autobahntouristen, auf das, was kommen wird – und brauchen nicht lange zu warten. Plötzlich unterbricht ein dumpfes Geräusch die tiefe Stille wie bei einem fernen Gewitter, das rasch näher kommt. Ein ausgiebiges Feuerwerk beginnt. Flammende Feuerzacken schießen aus dem Berg hoch in den dunklen Nachthimmel. Vom Hang strömt langsam rotglühende Lava wie ein breiter Fluss zum Meer herunter und verschwindet zischend und fauchend im Wasser. Dann schweigt der Berg, und die Nacht ist wieder still und dunkel. Übrig bleibt ein leichter Schwefeldunst, den der schwüle Landwind in unsere Richtung treibt. Jede halbe Stunde wiederholt sich das Spektakel wie ein Gratis-Feuerwerkfestival für nur zwei Zuschauer. Als wir uns satt gesehen haben, setzen wir die Segel und laufen hinaus in die stockfinstere Nacht. Der Stromboli liegt wie ein Leuchtturm aus Homers Zeiten hinter uns. Am nächsten Morgen sehen wir, dass das Feuerwerk doch seinen Preis hatte: Der gesamte Edelstahl auf unserem Schiff ist gelbgrün angelaufen von den Schwefeldämpfen. Wir putzen tagelang, um wieder einen Hauch von Glanz zu erreichen.

In Palma de Mallorca liegen wir im Werkshafen der Schiffswerft. Wir haben mittlerweile gelernt, dass alles am Schiff irgendwann kaputt geht. Um die Übersicht nicht zu verlieren, habe ich eine Werkliste angelegt. Aber wie hart ich auch arbeite oder andere arbeiten lasse, die Liste wird immer länger anstatt kürzer. Ich hoffe nun, in Palma die Liste entscheidend zu verkürzen. Unsere Maschine, die immer wieder Alterskrankheiten zeigt, hat oberste Priorität. Sie bekommt eine Verjüngungskur, und auch die Installation eines Kutterstages steht ganz oben. Palma, so hat man uns gesagt, ist der letzte

Hafen vor dem Atlantischen Ozean, wo wir Reparaturen fachgemäß ausführen lassen können. Es ist tatsächlich nicht schwierig, einen Rigger und einen Mechaniker zu finden. Zwei Wochen später sind die Arbeiten abgeschlossen, und wir können die Strecke nach Gibraltar angehen.

Ehe wir abfahren, gehen wir Diesel tanken. Unser Tank fasst 200 Liter, und weil der Brennstoff durch einen Filter muss, geht das Einfüllen langsam. Der Tankwart wird zusehends ungeduldig ebenso wie die Skipper auf den vielen Motoryachten, die nervös ihre Runden drehen und darauf warten, dass sie endlich an der Reihe sind. Als die Laune aller auf dem Tiefpunkt ist, läuft der Tank über. Mit vielen bösen Blicken im Rücken verlassen wir den Hafen. Es gibt kaum Wind; wir fahren unter Maschine über das glatte Meer. Die Sonne strahlt, ein schöner Tag. Karola schnuppert, sie riecht Diesel. "Oh", sage ich, "es wird wohl wieder ein Idiot sein, bei dem der Dieseltank leckt, oder schlimmer noch, der seinen Tank sauber gemacht hat."

Der Dieseltank wird immer stärker, aber komischerweise ist die Wasseroberfläche um unser Boot herum sauber. Ich gehe nach unten, um Kaffee zu kochen. Zu meinem großen Schrecken, sehe ich, dass die Bodenbretter im Diesel treiben. Irgendetwas scheint ganz schön schiefgelaufen sein, aber was? "Lass uns lieber zur Werft zurückkehren", brumme ich schlecht gelaunt. Und als ob wir noch nicht genug Mist erleiden würden, stottert die soeben überholte Maschine einige Male und gibt dann den Geist auf.

Der schwache Seewind reicht gerade, um nach Stunden wieder in Palma festmachen zu können. Der in seiner Mittagsruhe gestörte Mechaniker hat unsere Laune gut eingeschätzt, eilt herbei und fängt sofort an, die Ursache des Problems zu suchen. Nach einer halben Stunde streckt er den hochroten Kopf aus der Luke und gesteht: "Ich dachte die ganze Zeit schon, dass ich etwas vergessen hätte. Das stimmt auch. Ich habe vergessen, die Rückführleitung wieder anzuschließen."

Wir sind nicht gerade erfreut über 200 Liter Diesel im Boot, aber der Mechaniker bietet sich an, alles ordentlich zu

beseitigen. Er beginnt, den Diesel in das Hafenwasser zu pumpen. Jetzt brennen bei uns alle Sicherungen durch. Der Mechaniker hat noch nie einen so kräftigen Wind von vorn erlebt. Was heißt Wind: Ein Orkan von Schimpfwörtern in Tiefdeutsch vermischt mit Fäkalausdrücken bricht über ihm los. Mühselig, aber ohne zu protestieren, schleppt er in einem alten Zehnliterkanister die 200 Liter an Land.

Als unsere BORRACHO endlich "entdieselt" ist, fahren wir zum zweiten Mal zur Tankstelle. Derselbe Tankwart vom Morgen guckt uns aus weit aufgerissenen Augen an, als würde er einen Geist sehen. Als ich sage, dass unser Diesel alle ist und wir volltanken möchten, will er laut schreiend die Flucht ergreifen. Indem ich mit Geld winke, können wir ihn dazu bewegen, uns widerstrebend noch einmal den Schlauch zum Füllen anzuvertrauen. Unser Boot stinkt wie ein Öltanker, als wir Palma endgültig verlassen. Ich schwöre, dass niemals wieder ein Mechaniker seinen Fuß bei uns an Bord setzen wird. Ich muss und werde lernen, alle Reparaturen selbst auszuführen. Ich brauche keinen teuren Mechaniker, um dumme Fehler zu machen. Das kann ich genauso gut, wenn nicht besser, aber auf jeden Fall billiger.

Als die Probleme endlich behoben sind, ist es schon später Nachmittag, und wir haben keine Lust, in die Nacht zu segeln. Also ankern wir in der Piratenbucht einige Seemeilen weiter. Sie ist kreisrund mit einer schmalen Einfahrt. Hohe gerade Felswände umschließen schützend ihr Wasser, kein Wunder, dass Seeräuber sich hier versteckten. An einem winzig kleinen Strand packen gerade die letzten Badegäste ihre Sonnenschirme ein. Laut Wetterbericht wird der Wind in dieser Nacht schwach aus Süd kommen und im Laufe des nächsten Tages nach Nord drehen und auffrischen. Die Einfahrt der Bucht liegt auf der Nordseite, wir können also in aller Ruhe schlafen und am Morgen mit Nordwind in Richtung Festland segeln. Ein hervorragender Wetterbericht.

Nach ein paar Stunden Schlaf schrecke ich hoch: Eine leichte Dünung läuft in die Bucht. Das gefällt mir gar nicht. Ich

schaue aus der Luke. Der Wind kommt aus Nord, und die Dünung fängt an, sich gegen die Felswand zu brechen. BORRACHO stampft hinter dem Anker. Das war nicht abgemacht. Ich wecke Karola. "Wir müssen schleunigst hier weg. Wenn der Wind weiter zunimmt, sitzen wir in der Falle." Noch im Halbschlaf geht Karola zum Vordeck, um den Anker zu hieven. Hin und wieder taucht das Deck schon in die Wellen, und das kalte Wasser macht Karola hellwach, wie ich deutlich hören kann. Die Ankerwinde dreht, und das ist ungewöhnlich, ohne Probleme. Mit Vollgas schneidet BORRACHO dann durch die Wellen, die sich vor der Einfahrt drängen. Draußen weht es gehörig. Nur unter Genua runden wir die letzte Landzunge von Mallorca. In Lee der Insel stelle ich die Windsteueranlage ein, und dann geht es mit sieben Knoten Geschwindigkeit in die schwarze Nacht. Ich bleibe im Cockpit und halte Wache. Es ist saukalt, und ich träume vom verpassten Schlaf und einem warmen Bett.

Wir nähern uns dem spanischen Festland. Am Horizont ragt ein Wolkenkratzerwald aus dem trüben Nebel auf. Nur ganz kurz denke ich, dass wir völlig falsch gefahren sind, und suche mit dem Feldstecher die Freiheitsstatue vor New York. Laut Seekarte ist die moderne Hochhaussilhouette, die wir sehen, Benidorm an der Costa del Sol. In dem peitschenden Regen pflügen und fluchen wir Stunde um Stunde gegen Wellen und Wind entlang dieser Küste, die verschandelt ist von endlos sich aneinanderreihenden Tomatentreibhäusern aus Plastik. Vom Meer aus wirkt die Küste wie eine trostlose Müllhalde. Wir sind bis auf die Haut durchnässt, frieren und fühlen uns elend. Durch die langen Kreuzschläge kommen wir kaum näher ans Ziel.

"Das macht keinen Sinn. Lass uns einen Hafen suchen zum Ausruhen", schlage ich vor. Aber in diesem Sauwetter hat anscheinend jeder Schutz gesucht in einem sicheren Hafen. Alle Marinas an diesem Küstenabschnitt sind voll. Nur der Millionärshafen Puerto Banus hat noch freie Plätze. Der uns zugewiesene Liegeplatz reicht für einen Flugzeugträger. Mit dem

Liegegeld, das wir am nächsten Morgen dem uniformierten Hafemeister bezahlen, hätten wir eine Suite im Hilton nehmen können.

Der Motor macht wieder mal Schwierigkeiten. Nach einer halben Stunde des Herumstotterns geht der Motoralarm los. Ist die alte Maschine überhitzt? Ich schaue mal nach. Ich höre unter dem Motor eine Flüssigkeit schwappen. Mithilfe der Taschenlampe sehe ich das Wasser. Der Motor läuft mit Diesel, aber braucht Wasser zur Kühlung, so viel weiß sogar ich. Ich kontrolliere das Kühlwasserniveau. Ergebnis: kein Kühlwasser. Ich bin stolz, dass ich durch logisches Denken die richtige Diagnose gestellt habe. Aber damit ist der Patient noch nicht genesen. Im Pilotbuch suchen wir einen Yachthafen mit Reparaturwerft.

Karola steht hinter dem Steuer, und ich habe unten beim Motor einen Kanister mit Wasser bereitgestellt. Kurz vor dem Hafeneingang hole ich die Segel runter und verziehe mich zum Motor. Ich starte die Maschine und fülle das Kühlwassersystem laufend mit frischem Wasser. Diese Methode ist sicherlich nicht vom Erfinder des Motors so ausgetüfelt worden, aber sie funktioniert, wenn sie auch ein wenig umständlich ist. Der Mechaniker der örtlichen Werft installiert dann ein neues Thermostatgehäuse. Als ich nach der Ursache von dem Riss in dem Gummigehäuse frage, zieht er die Schulter hoch. "Vielleicht ist der Druck zu hoch", schlägt er vor.

Einige Stunden später kommt er zurück mit einem Gerät, um den Druck zu messen. Nachdem wir ungefähr 20 Runden in unterschiedlicher Geschwindigkeit durch die Marina und die benachbarte Bucht gerast sind, meinen die Zuschauer, dass wir das Wort Störenfried wohl sehr konsequent interpretieren. Als das Geschimpfe auf den Yachten anfängt, lästig zu werden, beruhigt der Mechaniker uns mit der Mitteilung, dass der Druck in Ordnung ist. Im Gegensatz zu unserem Blutdruck.

Endlich taucht Europapoint verschwommen aus dem Meer auf. Der berühmte Felsen von Gibraltar liegt vor uns. Nur noch

wenige Seemeilen unter Motor, und wir sind im Yachthafen. Als Allererstes erwerben wir in Gibraltar ein dickes "Do-it-yourself"-Buch über Wartung und Pflege eines Segelschiffes. Alles ist dort beschrieben: von der Funktion der Elektrizität an Bord bis zur Reparatur verschiedener Störungen eines Dieselmotors. Von der elektronischen Apparatur bis zur Demontage eines Pumpklos. In den nächsten Monaten wird das Buch zu meinem täglichen Lesestoff. Außerdem erstelle ich ein Schulheft, auf das ich mit zierlichen Buchstaben ARBEITSLISTE schreibe. Die Aufstellung der auszuführenden Arbeiten passt nicht auf eine Seite, wie klein ich auch schreibe. Organisatorisch habe ich jetzt die Reparaturen an Bord für den Rest der Reise völlig im Griff. Leider verursachen die dauernden Störungen und Probleme langsam ein sehr schlechtes Gefühl in mir.

Weil wir müde sind von den vielen Tagen, die wir gegen den Starkwind gekreuzt sind, suchen wir früh unsere Kojen auf. Nach den ersten drei Seiten meines Reparaturbuches fallen mir die Augen zu. Ich träume von unserem Dieselmotor, der langsam die richtige Drehzahl erreicht und dann ohne Vorwarnung mit ohrenbetäubendem Lärm außer Kontrolle gerät. Ich erschrecke im Schlaf, schieße hoch, und erbarmungslos stößt mein Kopf an die Decke. Auch Karola schreckt hoch – mit dem gleichen Ergebnis. Das Hören und Sehen vergeht uns. Aber es ist nicht unser Motor. Der Lärm kommt von draußen. Wir gucken aus der Luke und sehen neben uns die Scheinwerfer von einem grauen Transportflugzeug vorbeiflitzen. Noch ein bisschen mehr Gas und mit donnerdem Getöse verschwinden die zwei flammenden Motoren in einer steilen Kurve in der dunklen Nacht. Wir liegen in ungefähr 20 Metern Entfernung von der Startbahn eines Militärflugplatzes, und die Piloten lernen hier offenbar das Nachtfliegen. Wir lernen in den langen Nächten in Gibraltar, unter allen Umständen zu schlafen.

Als wir durch den Yachthafen laufen, schauen wir voller Ehrfurcht nach Yachten aus fernen Ländern, die, so wie sie aussehen, schon viele Meilen hinter sich gebracht haben. Es ist schwer zu sagen weswegen, aber BORRACHO sieht zwischen

diesen wettererprobten Schiffen noch ein bisschen grün aus. Gibraltar ist einerseits die Pforte zum Mittelmeer, andererseits die Ausfallsbasis für den Atlantischen Ozean. Hier kommen die Yachten zusammen und warten auf günstigen Wind. Mit Gegenwind durch die Straße von Gibraltar segeln, das ist wie Geisterfahren auf der Autobahn. Alles in dieser kleinen Kolonie ist "real English" und die "David Nivens" laufen in großer Anzahl frei herum. Wie auch die Affen auf dem Felsen von Gibraltar.

Wir bewundern teure Luxusyachten mit einem Konzertflügel an Bord und einem Picasso an der Wand, aber auch Schiffchen, bei denen wir uns fragen, wie sie bloß auf dem Wasser treiben können, ohne dass wenigstens eine Person ständig die Pumpen betätigt. Wir warten auf Ostwind, und das dauert eine Weile. Wir können steuerfrei einkaufen, es gibt in der gemütlichen Einkaufsstraße eine Menge Buchläden, und die Restaurants haben Gourmetspeisen wie "Fish and Chips" auf der Menükarte. So allmählich fühlen wir uns in dieser internationalen Seglerwelt heimisch.

Als der Wind endlich nach Osten dreht, sind wir weg. Die Atlantiküberquerung verschieben wir noch ein wenig. Wir segeln an der spanischen Westküste entlang in Richtung Portugal. So können wir uns langsam an die lange Ozeandünung gewöhnen. Das Pilotbuch warnt vor Thunfischnetzen entlang der Küste der Straße von Gibraltar. Meilenweit ragen die Netze in das Meer hinaus, quer zur Fahrtrichtung. Die Sicht ist an diesem Tag klar, und wir können die Netze von Weitem erkennen. Bei Kap Trafalgar sind wir auf historischer See: 1805 lieferte Lord Nelson an dieser Stelle eine entscheidende Seeschlacht gegen eine kombinierte spanisch/französische Armada in dem napoleonischen Krieg. Früh am Morgen sandte Nelson mit Flaggensignalen seinen bekannten Auftrag zu den Kriegsschiffen: "England expects everybody to do his duty." In der Zeit sagte man noch nicht "his or her duty." Eine Seeschlacht war Männersache, es gab noch keine weiblichen



Seeleute. Die Engländer gewannen die Schlacht. Nelson selber wurde von dem Sieg nicht mehr warm oder kalt. Kurz vor Ende des Gefechtes hauchte er, tödlich verwundet, seinen letzten Atem aus.

Plötzlich spritzt an Steuerbord voraus der Atem eines Wales wie eine Fontäne hoch in den Himmel. Zwei schwarz-weiße Orkas schwimmen schnurstracks auf die Thunfischnetze zu. Sie wollen sich eine frische Nase im Atlantik holen. Sie wissen nicht, dass sie in eine tödliche Gefahrenzone geraten, wenn sie so weitermachen. Bei uns an Bord ist "Großtieralarm". Ich starte die Maschine, und Karola versucht, BORRACHO zwischen Orkas und Netze zu manövrieren. Die großen Fische verstehen unsere Absichten nicht und schwimmen in Richtung Küste. Zum Glück haben sie ein gemächliches Tempo, und so können wir sie überholen. Sie gehen wieder auf die Netze zu, aber diesmal denken wir zwei Züge voraus und treiben sie in das offene Meer. Nichts ahnend schwimmen sie nur einen Meter entfernt am Ende der Netze vorbei und verschwinden ohne Gruß in der Weite des Ozeans. Wir erwischen noch gerade eine lose Leine des Netzes, die sich fest um den Propeller verwickelt. Nach einer Stunde gelingt es mir tauchend, die Leine loszuschneiden. Kalt bis auf die Knochen, aber zufrieden mit unserer Rettungsaktion für die bedrohte Tierart verlassen wir die Straße von Gibraltar.

Der Guadiana ist der Grenzfluss zwischen Spanien und Portugal. Als wir den Motor starten, um in den Fluss einzubiegen, spüren wir es sofort: Die Propellerwelle vibriert. Die Leine im Propeller hat der Welle einen ganz gehörigen Schlag versetzt. Ich schreibe in mein Arbeitsbuch: "krumme Welle". Wir folgen leicht zitternd dem Lauf des Flusses, der sich schlingernd einen Weg zwischen den Hügeln sucht, die dicht mit Weinreben und Olivenbäumen bewachsen sind. Ab und zu versteckt sich im Tal ein Dorf hinter einigen hohen Bäumen und wogendem Reet. Die Luft überm Land flirt in der stillen Hitze des Nachmittags. Es gibt keine Schifffahrt auf dem Fluss, es ist einsam, und die Natur ist unberührt.

Gegen Abend gehen wir mitten in dem Fluss vor Anker und hören, während wir eine gute Flasche Rotwein genießen, dem vielstimmigen Gesang der Vögel zu, die genau wie wir von dem stillen Sommerabend am Wasser profitieren. Mitten in der Nacht werden wir munter von der leeren Flasche, die mit Krach auf den Boden fällt. Das ist aber eigenartig! Als wir uns den Schlaf aus den Augen reiben, stellen wir fest, dass die ganze Welt aus dem Lot geraten ist. Wir hängen in Schräglage auf einer Sandbank. Wir schämen uns und hoffen, dass alles vor Tageslicht wieder senkrecht ist, sodass keiner unsere schräge Schande bemerkt.

Am nächsten Tag fahren wir den Fluss hoch bis zu dem portugiesischen Städtchen Alcoutim und machen an einer Ankerboje fest. BORRACHO denkt, dass sie noch immer fährt, aber wir wissen, dass es die Strömung ist, die am Boot entlangfließt. An dem gegenüberliegenden Ufer des Flusses sehen wir die spanische Ortschaft São Lucas. Wenn an der einen Seite der Kirchturm sieben Uhr schlägt, bimmelt die andere Seite achtmal. In dieser vergessenen Ecke hat die EU die Zeit noch nicht harmonisiert. Alcoutim ist ein mittelalterliches Städtchen mit einer Burg aus dem 14. Jahrhundert, die als drohender Wächter hoch über den roten Dächern der alten müden Häuser herausragt. Eine Kirche, einige schmale Gassen, ein Dorfplatz mit ein paar Häusern ringsum und ein Café mit Terrasse sind alles, was von dem ehemaligen Reichtum übrig geblieben ist.

Wir sitzen stundenlang im Schatten eines großen Kastanienbaumes auf der Terrasse des Dorfwirtshauses und schauen dem Dorfleben zu. Auf dem leeren Platz, der in der glühenden Hitze alle Konturen verliert, passiert den ganzen Tag nichts. Es ist wie in einem Fellini-Film: Wenn jemand den Platz überquert, ist dies ein aufregendes Ereignis. Wir sind nicht die Einzigen, welche die Einsamkeit des Platzes beobachten. Auf der anderen Seite, im Schatten des zweiten Kastanienbaumes, ist ein Lager für Gasflaschen. Auf den Flaschen sitzen die alten Männer des Dorfes und rauchen schweigend ihre Pfeifen. Alles, was man hätte sagen können, ist im Laufe der Jahre schon gesagt worden.

Die Ruhe wird nur gestört, wenn jemand eine volle Gasflasche holt und einer der alten Männer mühsam hustend aufstehen muss. Wir warten, bis ein Funke aus der brennenden Pfeife überspringt und den ganzen Platz in die Luft sprengt. Aber auch das passiert nicht.

# *Der Atlantische Ozean*

In Ayamonte an der Mündung des Guadiana kaufen wir ein. Wir wollen erst via Madeira zu den Kanarischen Inseln segeln und schließlich von den Kapverdischen Inseln die lange Überfahrt zur Karibik wagen. Die Strecke nach Madeira ist mehr als 500 Seemeilen. Wenn der Wind günstig ist, könnten wir diese Distanz in vier Tagen hinter uns bringen. Für den Einkauf kalkulieren wir allerdings mit einer Fahrtdauer von einer Woche. Welches Gemüse hält sich lange? Wie lange können wir frisches Fleisch aufbewahren? Wir haben nur einen kleinen Kühlschrank, und der verbraucht viel Strom; wie lange können unsere Batterien Strom für das Kühlen liefern? Wir müssen außerdem in der Nacht Positionslichter führen, und die verschiedenen Instrumente verbrauchen gleichfalls Strom. Madeira ist auf der großen Seekarte nicht mehr als ein Punkt, werden wir die Insel finden? Immer wieder Fragen, Fragen und Unsicherheiten.

Früh am Morgen beginnen wir mit der längsten Strecke, die wir bisher am Stück gesegelt sind. Beim Frühstück kann ich nicht mal den kleinsten Bissen runterschlucken aus lauter Angst vor dem Unbekannten. Wenn ich aber später Hunger bekommen sollte, ist dies kein Problem: Das Boot ist bis zum Deck voll gestaut mit Lebensmitteln. Frisches Gemüse, Früchte, Fleisch, Brot, Eier, Spaghetti und zur Sicherheit noch eine Unmenge an Büchsen mit Corned Beef, Bohnen in allen Farben, Schinken, Butter und was man sonst alles für Geld in Dosen kaufen kann. Unsere Vorräte reichen für ein Kreuzfahrtschiff mit 100 Passagieren und zehn Mann Besatzung.

Das Wetter ist, wie wir es uns gewünscht haben: Eine gleichmäßige Brise füllt die Segel, die Sonne strahlt freundlich aus einem wolkenlosen Himmel, und das Meer ist nahezu glatt. Die Angst vor unserem eigenen Mut legt sich allmählich. Vorsichtig fangen wir an, die Stille zu genießen, die nur von dem Rauschen des Schiffes durch das tiefblaue Wasser unterbrochen wird. Ein einsamer Vogel fliegt träge tief über die Wellen und sucht hungrig einen Fisch. Fliegende Fische flitzen im langen Gleitflug über das Wasser und versuchen, dem schnappenden Rachen eines Raubfisches zu entkommen. Delfine spielen um das Boot. Es ist für uns wie ein Märchen, obwohl die meisten Fische uns sicherlich widersprechen würden, wenn sie sprechen könnten.

In dieser Nacht kreuzen wir die Schifffahrtsroute, die aus der Straße von Gibraltar kommt und sich später in alle Himmelsrichtungen verzweigt. Gegen Abend sehen wir schon mehrere Seeschiffe, die sich langsam am Horizont vorwärtsschieben; da ist nachher im Dunkeln Vorsicht geboten. Wir machen ein Schema von jeweils zwei Stunden Wache und zwei Stunden Schlaf. Langsam verschluckt die einbrechende Dunkelheit alle Farben des Tages. Auf dem Meer, das soeben noch leer schien, erscheinen überall Lichter. Rot, Grün, Weiß, Grün, Weiß, Rot. Und diese Lichter bewegen sich in einem unübersichtlichen Chaos. Unser Herz setzt einen Schlag aus. Wie kommen wir, ohne überfahren zu werden, durch dieses Lichtermeer? Langsam entdecken wir eine gewisse Ordnung in dem Chaos. Das Studium für das Schifferpatent ist doch nicht umsonst gewesen. An den Positionslichtern können wir die einzelnen Schiffe erkennen: Rot an Backbord und Grün an Steuerbord, ein niedriges weißes Licht vorn und ein höheres weißes Licht hinten. Indem wir jedes Schiff kurz peilen, stellen wir in etwa fest, welches Schiff es möglicherweise auf unser Leben abgesehen hat. Wenn wir nur noch ein weißes Licht sehen, ist dies das Hecklicht eines Schiffes, das über die Weite des unendlichen Ozeans verschwindet. In dem Fall ist die Gefahr vorbei, und wir können aufatmen. Ein Kreuzfahrtdampfer, den

wir als einen hell erleuchteten Palast sehen, besorgt uns noch die meisten Probleme. Die unscheinbaren Positionslichter können wir zwischen den hellen Lampen des Restaurants und des Ballsaals und dem grün erleuchteten, schimmernden Schwimmbad nicht erkennen. In welche Richtung geht dieses fahrende Vergnügen? Na ja, solange wir die Tanzmusik nicht hören, wird es wohl gut gehen.

Am Ende der Nacht kommen einige Lichter beängstigend nahe. Aus Vorsorge starten wir den Motor, um im Notfall sofort ausweichen zu können. Plötzlich badet BORRACHO im grellen Licht. Ich bin völlig geblendet: Ein Scheinwerfer ist auf uns gerichtet. Ich stürze nach unten und rufe mit dem UKW-Sprechfunk das unbekannte Schiff. Noch keuchend frage ich, ob es ein Problem gibt.

“Nein, nein”, klingt es in platt Rotterdams, “wir haben ein Echo auf dem Radarschirm gesehen und wollten gern wissen, was das ist.” Der Steuerman ist selber ein begeisterter Segler. Sie sind mit einer Ladung Stückgüter auf dem Wege nach Teneriffa. “Wir sind fast aus der Schifffahrtstraße”, sagt er zu unserer Beruhigung. Er gibt uns die letzte Wettervorhersage durch, und wir wünschen einander gute Fahrt.

Im Osten verfärbt sich der Himmel von Schwarz mit funkelnden Sternen zu einem bleichen Milchgrau. Später leuchten die ersten Sonnenstrahlen als Feuerstreifen über den noch dunstigen Horizont. Wir machen ein kräftiges Frühstück mit viel Kaffee und einem weich gekochten Ei. Die ganze Herrlichkeit steht draußen auf dem Brückendeck: Das wird uns nach einer durchwachten Nacht schmecken! Unerwartet rollt eine Welle seitlich auf uns zu. Das Boot geht in Schräglage, die weichen Eier fallen um und ziehen eine gelbe Spur hinter sich her. Bevor wir eingreifen können, verlieren auch die Kaffeekanne und das Marmeladeglas ihr Gleichgewicht. Der Kaffee vermischt sich mit dem Eigelb und der roten Marmelade zu einem undefinierbaren Brei. Zum Glück haben wir vor der Abfahrt gründlich saubergemacht, sodass wir vom Deck essen können.

# *Madeira*

Nach vier Tagen auf See sehen wir am frühen Morgen die ersten Landvögel und im Wasser Treibholz. Es muss Land in der Nähe sein. Wir starren und spähen, und jawohl: Am fernen Horizont zeigt sich ein grauer Schatten. Langsam werden die Umrisse schärfer, wir erkennen Berge. Madeira liegt genau vor uns. Wir sind stolz wie ein Pfau, dass wir unser erstes fernes Ziel gefunden haben. Der Atlantik ist schließlich groß und Madeira nicht mehr als ein Stecknadelknopf. Die Blumeninsel Madeira: Wo wir hinschauen, sehen wir üppig blühende Pflanzen und Sträucher, und überall schwebt der schwere Duft der unterschiedlichsten Blüten.

Wir begegnen Seglern, die genau wie wir auf dem Weg nach der Karibik oder nach noch weiteren Fernen sind. Einer berichtet uns über die einmalige Möglichkeit einer Levada-Wanderung. Eine Levada ist eine Wasserrinne von etwa 50 Zentimetern Breite, die aussieht wie der obere Teil eines römischen Aquäduktes. Der Unterschied zu einem Aquädukt ist, dass die Levada an steile Berghänge geklebt ist und nicht auf Bogen ruht. Die Levada führt das Wasser von der Bergspitze in das Tal – ein jahrhundertealtes Bewässerungssystem. Über eine solche Levada kann man wunderschöne Wanderungen machen, sagen unsere Kollegen. Sie wissen nicht, dass sie mit dieser Auskunft fast unseren Tod auf dem Gewissen haben.

Am nächsten Tag fahren wir mit einem alten verbeulten Kleinbus, der unaufhörlich schwarze Rauchwolken über die blühenden Pflanzen am Straßenrand gießt, in die Berge. Der Chauffeur hat es eilig, nimmt mit hoher Geschwindigkeit die ausgefahrenen Haarnadelkurven und vermeidet mehrere Male im letzten Moment, dass wir samt dem Bus in der dunklen, tiefen

Schlucht unser Leben beenden. In Angstschweiß gebadet, erreichen wir den Ort, wo nach unserer Information die Wanderung beginnen soll. Wir verstehen jetzt, warum wir die einzigen Fahrgäste in diesem Hochgeschwindigkeitsbus waren. Der Fahrer guckt uns durch seine zentimeterdicken Brillengläser mit vergrößerten Pupillen stolz an. Er hat bewiesen, dass er trotz seiner Sehbehinderung noch gut vorankommt. Er grüßt: “Auf Wiedersehen.” Und wir denken: “Hoffentlich nicht.”

Im Dorf stehen fünf ärmliche Häuser mit brüchigen Mauern. Keiner der Einwohner kann uns sagen, wo die Levada nach Funchal, den Hafen von Madeira, losgeht. Schließlich finden wir etwas, das nach unserem noch geringen Sachverstand eine Levada sein könnte. Links von uns ragt eine steile Bergwand bis in den Himmel hinein. Der Rand der Wasserrinne ist 20 Zentimeter breit, nicht viel für einen Wanderweg. Rechts wellt sich der Hang lieblich ins Tal. Ich genieße trotz meiner Höhenangst die immer wechselnden Fernblicke zum stillen, grünen Tal und zum blauen Ozean, wo die weißen Wellenspitzen auf die Felsen brechen. Überall, wo der Hang rechts etwas steiler abfällt, sind, zu meiner Beruhigung, handfeste Hecken aufgerichtet. Es fällt mir allerdings auf, als wir weiterlaufen und die Hänge steiler werden, dass man immer weniger Geld für die Instandhaltung der Hecken spendiert hat. Aber was soll es, wir sind schon mehr als eine Stunde unterwegs, und der örtliche Fremdenverkehrsverein wird ahnungslose Wanderer doch nicht in ihr Unglück laufen lassen. Wir gehen weiter. Dann gibt es keine Hecken mehr zwischen mir und dem Tod. Ich laufe schon in der Wasserrinne statt auf dem Rand: Auf und im Wasser fühle ich mich weit besser zu Hause als in den Bergen.

Rechts droht ein Abhang von einigen 100 Metern Tiefe, mehr als genug für einen freien Fall mit Salto und doppelter Schraube. Ich wage es nicht hinunterzuschauen und halte meine Augen ängstlich auf die Bergwand links von mir gerichtet, als ob ich mich so festhalten könnte.

Plötzlich ruft Karola munter: “Schau mal, ein Wasserfall! Und dort steht auch jemand.” Karola hat überhaupt



keine Höhenangst, aber sie kommt aus einem Land, wo es Berge wie Sand am Meer gibt. Ich habe als Holländer schon meine liebe Mühe mit der Besteigung eines Deiches. Krampfhaft mit dem Rücken zur Wand gedrückt, sammle ich meinen ganzen Mut und schaue in die angegebene Richtung. Gerade vor uns kommt ein breiter Wasserfall aus dem Nichts und verschwindet in haltloser Fahrt, ohne die Levada zu berühren, in der endlosen Tiefe. Am Rand der Levada steht eine ältere und unverwechselbar englische Dame, mit Burberry-Rock, Bergschuhen und schottisch karierten Socken. Sie schaut seelenruhig zu, wie das Wasser Hunderte Meter unter ihr auf den scharfen Felsen in Millionen Tropfen zerbricht. Sie steht dort, als ob sie bei einem Empfang eines Pferdenrennens in Ascot wäre, obwohl sie sich nach meiner Meinung in akuter Lebensgefahr befindet.

Es stellt sich heraus, dass die Dame eine erfahrene Bergsteigerin ist. Sie hat ein Buch bei sich, in dem alle Levadawanderungen beschrieben sind. Wir befinden uns, so sagt das Buch, auf einer Levada, die nur für geübte Bergsteiger zu bewältigen sei. Die Engländerin weiß nicht, ob die Levada bis Funchal begehbar ist. Sie geht auf jeden Fall zurück. Ich möchte auch am liebsten kehrtmachen, aber ich habe Angst, mich auf diesem schmalen Streifen fester Erde umzudrehen. Außerdem müsste die Strecke nach Funchal jetzt kürzer sein als der Weg zurück. Dann gehen wir halt weiter. Wir verschweigen unserer neuen Freundin, dass wir nur Segler sind und keine Bergsteiger. Sie möchte gern von uns hören, ob es uns gelingt, nach Funchal zu kommen. Wir sagen ihr, wo sie uns am Abend erreichen kann.

Nach einer halben Stunde sehen wir, weswegen die englische Bergsteigerin ihre Bedenken hatte. Eine Steinlawine hat einen Teil der Levada zerstört. Wir könnten vielleicht versuchen, vorsichtig über die losen Steine zu kriechen, es sind ja nur 20, 30 Meter. Wenn allerdings der Steinschlag anfängt zu rollen, können wir der Dame nie mehr erzählen, wie es uns ergangen ist.

20 Meter unter uns windet sich ein trockenes Flussbett zwischen großen Felsbrocken. Wenn wir auf dem Hosenboden runterrutschen, könnten wir dem Fluss folgen und kämen automatisch an die Küste. Der Abstieg verläuft nicht ohne Schaden für den Hosenboden und was sich darin befindet, aber wir kommen sonst wohlbehalten an. Ich fühle mich in dem breiten Flussbett erleichtert und bin heilfroh, dass die Gefahr hinter uns liegt. Nach zehn fröhlichen Minuten stehen wir vor einer klaffenden Schlucht. Wenn es Wasser gibt, fällt es an dieser Stelle 100 Meter tief. Dumm, dumm, dumm! Links und rechts von uns ragen steile glatte Wände hoch, und vor uns ist eine unüberwindbare Schlucht. Wir sitzen in der Falle. Der einzige Mensch, der weiß, dass wir hier irgendwo sind, ist die englische Dame. Sie kann zwar für ihr Alter noch gut laufen, aber wie ist es mit ihrem Gedächtnis bestellt?

Wir werden uns selbst retten müssen. Es gibt nur einen Ausweg aus unserem Gefängnis: Wir müssen den Weg zurückgehen. Aber wie kommen wir ohne Seile und Kletterhaken die ersten 20 Meter aus dem tiefen Tal wieder hoch auf die Levada? Während unserem wenig professionellen Abstieg konnten wir die Schwerkraft benutzen, beim Aufstieg haben wir diesen Vorteil nicht. Wir haben allerdings am eigenen Leib erfahren, dass der Hang mit Brombeeren bewachsen ist. Diese schmerzhaften Kennzeichen können wir uns jetzt zunutze machen. Ich steige ein paar Meter hoch und klammere mich fest an einen Brombeerbusch. Zu meinem Bedauern sind die Brombeeren noch nicht reif. Es ist noch zu früh in der Saison. Ich sitze nicht gemütlich, aber die stacheligen Äste bieten guten Halt. Karola kann sich nun an meinen Beinen hocharbeiten und sich auch einen rutschfesten Platz zwischen den Stacheln sichern. Wir ringen uns Meter um Meter nach oben, bis ich mit blutigen Händen den Rand der Levada umklammern kann. Noch ein Stups von Karola und ich bin auf der Levada. Wenig später steht Karola außer Atem neben mir.

Wortlos und ohne uns noch einmal umzusehen, rasen wir im Höchsttempo zurück. Aus dem Tal steigt in weißen Wolken

der Abendnebel auf und lässt die Umrisse unter uns verschwinden. Es ist ein Wettlauf gegen Nebel und die einfallende Dunkelheit. Wir brechen alle Rekorde im Schnelllevadawandern und halten erst wieder an, als wir in dem Dorf sind. Zum Glück haben wir im Rucksack eine Flasche Wein, der für ein gemütliches Picknick unterwegs gedacht war. Wir lassen uns erschöpft und keuchend am Straßenrand fallen. Prosit, auf das glückliche Ende.

Wir sehen aus wie Landstreicher, die mit einem Rudel Bären gekämpft haben. Unsere Haut ist übersät mit blutigen Kratzern und die Kleidung zerfetzt. Die Lichter im Dorf brennen schon, als wir in den Bus einsteigen. Derselbe Fahrer vom Morgen begrüßt uns wie alte Freunde. Die Tatsache, dass es jetzt völlig dunkel ist, macht für unseren sehbehinderten Fahrer keinen Unterschied. Aber nachdem wir dem Tod an diesem Tag schon mehrmals in die Augen geschaut haben, kann uns der freie Fall mit Autobus nicht mehr aus dem Gleichgewicht bringen.

Die englische Dame hat auf unserem Boot einen Zettel hinterlassen: "Haben Sie es geschafft?" Später am Abend kommt sie, um zu sehen, ob wir schon zurück sind. Sie war beunruhigt. Als sie unseren desolaten Zustand sieht, schlägt sie die Hand vor den Mund. Bei einer englischen Lady deutet diese Geste auf ein Höchstmaß an Erstaunen.

Wir geben zu, dass wir gar keine Bergsteiger sind, sondern einfache Yachties: "Nein, wir haben es nicht geschafft. Ja, wir sind geschafft."