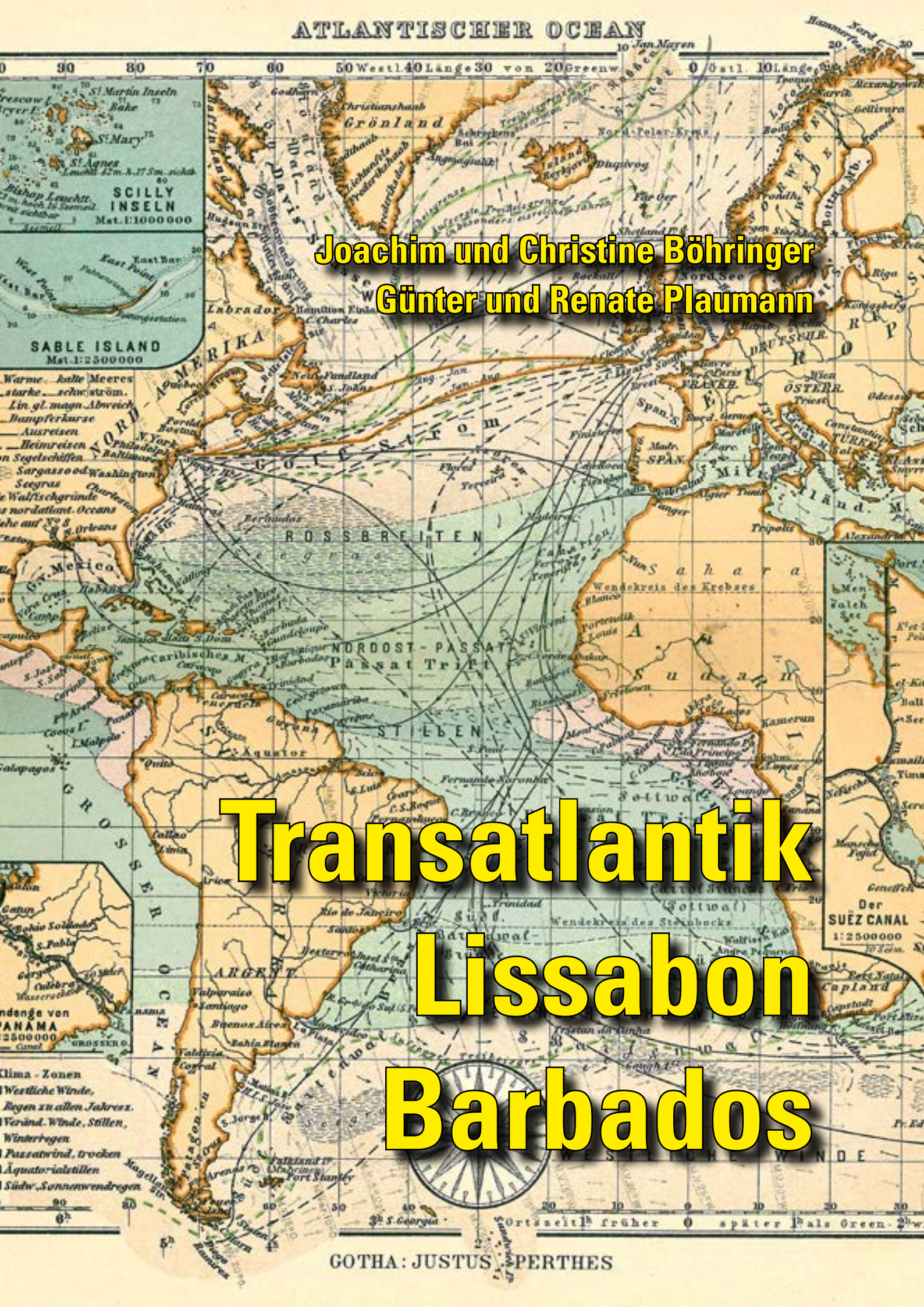


Joachim und Christine Böhringer
Günter und Renate Plaumann

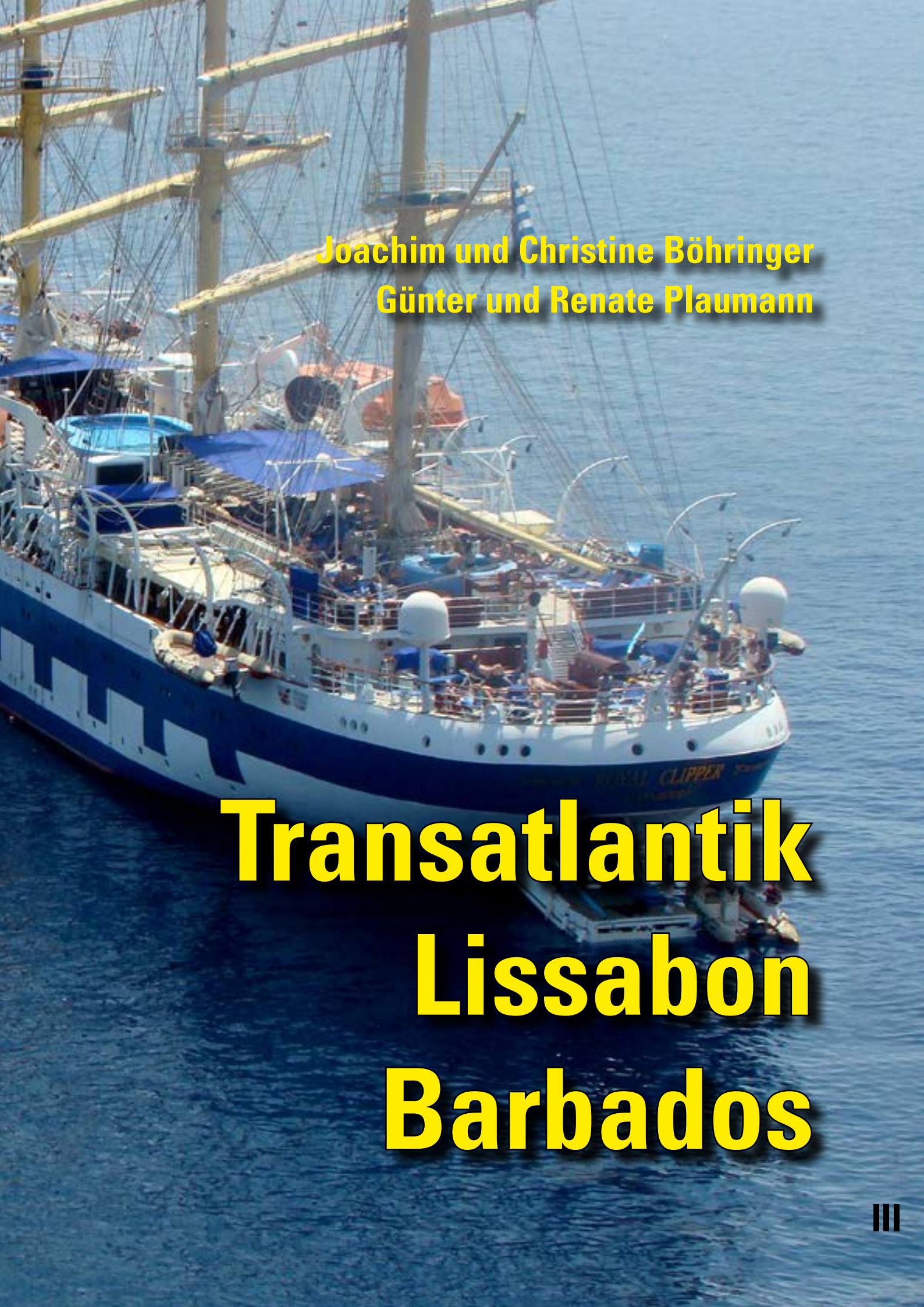
Transatlantik Lissabon Barbados

Privatdruck: Auflage 10 für
Teilnehmer der Segelreise
und deren Familien

© 2019 • Joachim Böhringer
88048 FN-Ailingen
Bodenseestraße 4/1
www.boehringer.website
Bilder: Joachim Böhringer,
Günter Plaumann, Star Clippers,
Otto Mayr

**Die gefährlichste aller Weltanschauungen
ist die Weltanschauung jener Leute,
welche die Welt nicht angeschaut haben**

Lebensweisheit aus Tansania



Joachim und Christine Böhringer
Günter und Renate Plaumann

Transatlantik Lissabon Barbados

III

Inhalt – Content

Nach der Buchung – vor der Reise VI

Atlantiküberquerung mit einem Windjammer – ein Traum 1
Segelroute und Reiseverlauf 2
Seekarte Lissabon – Barbados 4

Lissabon 7
Lissabon – Schönheit am Ende des alten Europa 8
Lissabons Wahrzeichen „Ponte 25 de Abril“ 8
Oceanário de Lisboa 8
Eléctricos de Lisboa und die Linie 28 13
Miradouro santa luzia restaurante 16
Lissabon Karte 18
Catedral Sé Patriarcal 21
Parque das Nações: das alte Expo-Gelände 22
Hieronymuskloster – Mosteiro dos Jerónimos 26
Weltkulturerbe 27
Altstadt Alfama 32
Die Burg von Lissabon 33
Fahrt von Lissabon nach Sintra 35
Portugisische Reitschule und Sintra 35
Sintra – Sommerresidenz der Könige 35
Schlosspark „Parque da Pena“ 36
Weltkulturerbe 36
Die königlichen Gemächer 43

Segel setzen 50
Auslaufen aus Lissabon 51
Das erste Auslaufen der Royal Clipper 53
Man spürt die Bewegung des Schiffs 53

Großsegler 61
Fünfmast Vollschiffe – Royal Clipper und Preussen 63
Das Vorbild 63
Nachbau der Preussen 65

Was ist eigentlich ein Windjammer? 70
Bark 70
Dreimastbark 70
Viermastbark 70
Barkentinen 70
Vollschiff 71
Clipper/Klipper 71

Große Segler heute – eine Auswahl 72
Viermastbark „Sea Cloud I“ 72
Dreimastbark „Sea Cloud II“ 72
Viermastbark „Sedov“ 72
Viermastbark „Kruzenshtern“ 73
Viermastbark „Unión“ 73
Barkentinen „Star Clipper“ und „Star Flyer“ 73
Vollschiff „Amerigo Vespucci“ 74
Segelschulschiff „Juan Sebastián de Elcano“ 74
Segelschulschiff „Mir“ 74
Bark „Statsraad Lehmkuhl“ 75
Bark „Gorch Fock“ 75
Segelyacht SY „A“ 75

Portimao 79
Portimão und die Algarveküste 80
Sagres 81
Und wieder Mal: Seefahrerschule 81
Fort „Fortaleza de Sagres“ 81
Wo die Erde endet, das Meer und das Fernweh beginnt: Cabo de São Vicente 82
Die Seefahrerschule 84
Hier wird Fernweh geweckt 85

Safi/Marokko 87
Safi/Marokko – Keramikindustrie 88
Safi Hafen und Fischindustrie 88
Tzaffin – ein wenig Geschichte zum heutigen modernen Safi 88
Safi – Hafen 92

Santa Cruz de Tenerife 95
Die Insel 96
Kulturstadt 96
Kulturhighlight 97
Kirchen 97
Plätze der Stadt 97
Auditorio de Tenerife 99
Auditorio de Tenerife – das Wahrzeichen der Insel 106

„Orquesta Sinfónica de Tenerife“ 106
Santiago Calatravas – der Architekt 107

Segeltagebuch **111**

Royal Clipper **147**
Segelplan und Masten (Bezeichnungen) 148
Die Brücke – die Kommandozentrale des Schiffes 154
Kreuz-Achtersegel gerissen 180
Augen auf bei der Berufswahl – Segelmacher 182

Ambiente **184**
Atrium und Restaurant 184
Bars an Bord 185
Teakdecks 185
Bibliothek 190
Kabinen Commodore-Deck 192
Bunte Segel 197
SPV Royal Clipper segelt mit 17 Knoten 207
Maschinenraum 210

Bordleben **213**
Frühstück 215
Tischtennisturnier 218
Fitnessraum 220
Seekarten und Navigation 222
Besuch bei Navigationsoffizier Sergei 223
Unser Bullauge und das Meer 224
Rettungsübung und Drill für die Mannschaft 226
Hochzeit an Bord 229
Traditionelles Salve Regina 230
Faszinierend: Sterne beobachten 232
Sterne über dem Atlantik 235
Wildes Spektakel an Deck – Atlantik-Taufe 236

Barbados **239**
Barbados, Bridgetown – irgendwie Karibik 240
Die Flagge 240
Bridgetown – Sehenswertes 242
Treiben lassen in der Stadt 248
Menschen in Barbados 252
Speightstown 260
Waterfront und alter Hafen 264
Frischer Atlantikfisch 266
Barbadische Lebensart 268
Engländer und Sklaven waren die Kulturgründer 268
Stolz auf die Lebensart 268
Tuk Band 268
Mother Sally 269
Shaggy Bear und Donkey Man 269
The Stiltman 269
Uhrturm und Garnison 270
The George Washington House und seine historische Bedeutung 272
Der zweite Stock: Sklaverei 273
Das britische Empire 274
Dinner mit George 276
Barbados Grapefruit 278
The „Tunnel“ 282
Aktivitäten am Strand 284
Karibikstrände 284

Bibliografie **291**

Index **292**

Webseiten **294**

Nachtrag letzte Seite – Departure Beach **296**

Nach der Buchung – vor der Reise

Überraschung

So rund zwei Wochen nach der Buchungsbestätigung für die Atlantiküberquerung im Herbst 2018 kam ein überraschender Brief von der Star Clippers Kreuzfahrt GmbH nach Ailingen an den Bodensee. Ein schön aufgemachter Gutschein mit einem sehr netten Schreiben war der Inhalt des Briefes. Die Reederei bedankte sich für unsere Buchung. Der Dank war verbunden mit der Einladung zu einem „Kapitänsdinner", das wir uns aus Bremerhaven zuschicken lassen können. Optisch war das Dinner auf der Innenseite des Gutscheins bereits dargestellt.

Anschreiben, Gutschein und die Aufmachung machen richtig Laune, das Kapitänsdinner tatsächlich zu bestellen. Was wir dann bei einem Besuch von Rudi und Gerti auch gemacht haben.

Eine nette Geste der Reederei. Aber auch gefährlich für das Schiff. Die Erwartungen an die Mannschaft, die Küche und den Segler werden natürlich noch ein wenig nach oben geschraubt. Die Lieferung des „Dinners" klappte perfekt, die Qualität der gelieferten Meeresfrüchte war über alle Zweifel erhaben und wir hatten viel Spass bei dieser Einladung zum „Kapitänsdinner" am Bodensee.

Es scheint etwas besonderes zu sein, wenn man eine Reise auf einem Windjammer bucht. Allein diese überraschende Einladung steigert die Vorfreude auf diese ungewöhnliche Reise. Wir sind gespannt und waren ob dieser netten Begrüßung in der Welt der Großsegler auf das Angenehmste überrascht.

An dieser Stelle ein herzliches „Danke" an die Star Clippers Reederei und wir sind gespannt, ob uns solch angenehme Überraschungen weiterhin in loser Folge auf die Reise im Herbst 2018 vorbereiten. Wir freuen uns auf den bevorstehenden Törn!

Gutschein zum „Kapitänsdinner"

„Kapitänsdinner“ am Bodensee: Aal, Lachs, Forelle, Kaviar und verschiedene Soßen

Der Traum wird unterwegs auch optisch umgesetzt, die Segel werden mitten auf dem Atlantik farbig angestrahlt

Atlantiküberquerung mit einem Windjammer – ein Traum

Bei einer Ozeanüberquerungen mit einem Großsegler ist der Weg das Ziel, denn mehr als bei jeder anderen Kreuzfahrt steht hier naturgemäß das Segelerlebnis im Vordergrund. Wir haben genau vor einem Jahr eine Transatlantikreise mit der „AIDAmar" erlebt. Dabei waren die verschiedenen Häfen auf der Route das Ziel dieser Reise. Einen uns unbekannten Teil Spaniens besuchen oder die Azoren kennenlernen, Kanada mal wieder genießen oder die schöne Ostküste der USA. Länder, Menschen und Orte waren die unterschiedlichen Ziele dieser langen Transatlantikreise im Herbst 2017. Die Reise mit der Royal Clipper im Herbst 2018 hat einen völlig anderen Charakter – diese Atlantiküberquerung von Lissabon nach Barbados ist ein Segeltörn der ganz besonderen Art.

Überführungsfahrten

Überführungsfahrten, bei denen die Windjammer einer Reederei saisonbedingt zwischen den Kontinenten wechseln, zählen vermutlich zu den letzten Abenteuern unserer Zeit und lassen das Herz eines jeden Kreuzfahrt- und Segelfreundes höher schlagen.

Während eines solchen Törns wachsen auf einem Segelschiff Passagiere und Mannschaft zusammen. Vor allem wenn sich Passagiere bei den Segelmanövern aktiv beteiligen. Vermutlich stört das im einen oder anderen Fall die Mannschaft. Aber ich denke, die Arbeiten für die Passagiere sind oft mehr symbolischer Art als wirklich wichtige Teile eines Manövers. Aber die Beteiligung der Reisenden gibt Anlass für Gespräche und Informationen über Schiff, Mannschaft und die Segelei auf solch einem Schiff.

Das einzigartige Erlebnis, auf den Spuren von Columbus den Atlantik zu überqueren und mehrere Tage ausschließlich Salzwasser um sich zu haben, wird uns für immer im Gedächtnis bleiben. Wir profitieren dabei von der Sicherheit und dem Komfort eines modernen Großseglers. Wir genießen das sanfte Knarren der Segel und der Takelage über uns. Zum nautischen Erlebnis, das die Royal Clipper bietet, gehört auch echtes Seemanns-Feeling. Gäste kommen täglich in den Genuss der Kurzeinweisung durch den Kapitän höchstpersönlich. Auf der Aussichtsplattform weit oben am hinteren Mast dürfen alle bei Bedarf das Meer aus der besten Perspektive von oben beobachten und natürlich fotografieren.

Und wenn es mal etwas stärker weht ist es uns auch recht. Segeln ohne Wind geht irgendwie nicht. Aber es muss nicht zu viel sein, da die Schiffsbewegungen trotz Stabilisatoren doch mit steigendem Wind kräftiger werden.

Ausflüge und Bordprogramm

Die Reederei organisiert bei den kurzen Anlandungen in Marokko und den Kanarischen Inseln kurze Landausflüge. Ergänzt werden diese durch interessante Vorträge über Themen der alten und maritimen Geschichte. Referate über das Meer von Kapitän a.D. Klaus runden das Abenteuer einer Atlantiküberquerung ab.

Die Royal Clipper überrascht mit einer Bordausstattung, die allen modernen Ansprüchen gerecht wird. Mehrere Pools, Boutiquen, Sport-Einrichtungen wie ein Fitnessraum, ein Wellness-Center, ein Restaurant, zwei Bars und eine Diskothek machen den Aufenthalt auch während der langen Atlantiküberquerung zu einem abwechslungsreichen Erlebnis. Aktivitäten wie Wasserski und Tauchen sind bei vielen Reisen im Bordprogramm enthalten – bei einer Atlantiküberquerung entfallen sie aber.

Es gibt aber auf dem Sonnendeck drei Pools, in denen man sich erfrischen kann. Für einen wunderschönen Ausblick sorgen die „Krähennester". Man kann, gut gesichert, den Hauptmast bis zum ersten „Nest" erklimmen und hat so einen unbeschreiblichen Blick auf das Schiff und die Umgebung. Und man kann als Fotograf tolle Bilder schießen, wenn man sich das Hochklettern am Mast bei Wind traut.

Einen weiteren Höhepunkt stellt die „Captain Nemo Lounge" dar. Auf Grund spezieller Bullaugen hat man eine fantastische Aussicht auf die, manchmal sicherlich einmalige Unterwasserwelt rund um das Segelschiff. Wenn es gerade mitten im Atlantik 3.000 Meter nach unten geht ist das nicht wirklich spannend und nicht nur richtig dunkel.

Restaurant

Im Restaurant der Royal Clipper erwartet uns täglich eine breite Auswahl an Köstlichkeiten. Frühstücks- und Mittagsbuffet sowie das Abendessen bestechen durch ein großartiges Angebot, welches keinen Wunsch offen lässt. Es wird in einer Sitzung gegessen. Teile der Mannschaft sitzen, sofern sie nicht gerade Dienst hat, beim Abendessen dabei und erzählen Storys aus dem Seemannsleben.

Segelroute und Reiseverlauf

Tag	Hafen	Land/Insel	Ankunft	Abfahrt	Seite
Montag 22.10.2018	Zürich – Lissabon	Schweiz – Portugal	15.00 Uhr		
Dienstag 23.10.2018	Lissabon	Portugal			07
Mittwoch 24.10.2018	Lissabon	Portugal			07
Donnerstag 25.10.2018	Lissabon	Portugal	Einschiffung	22:00 Uhr	51
Freitag 26.10.2018	Portimao	Portugal	8:00 Uhr	19:00 Uhr	79
Samstag 27.10.2018	Seetag	Atlantik			
Sonntag 28.10.2018	Safi	Marokko	9:00 Uhr	19:00 Uhr	87
Montag 29.10.2018	Seetag	Atlantik			120
Dienstag 30.10.2018	Santa Cruz de Tenerife	Kanaren			95
Mittwoch 31.10.2018	Seetag	Atlantik			124
Donnerstag 01.11.2018	Seetag	Atlantik			126
Freitag 02.11.2018	Seetag	Atlantik			128

Atlantikwellen im November 2018

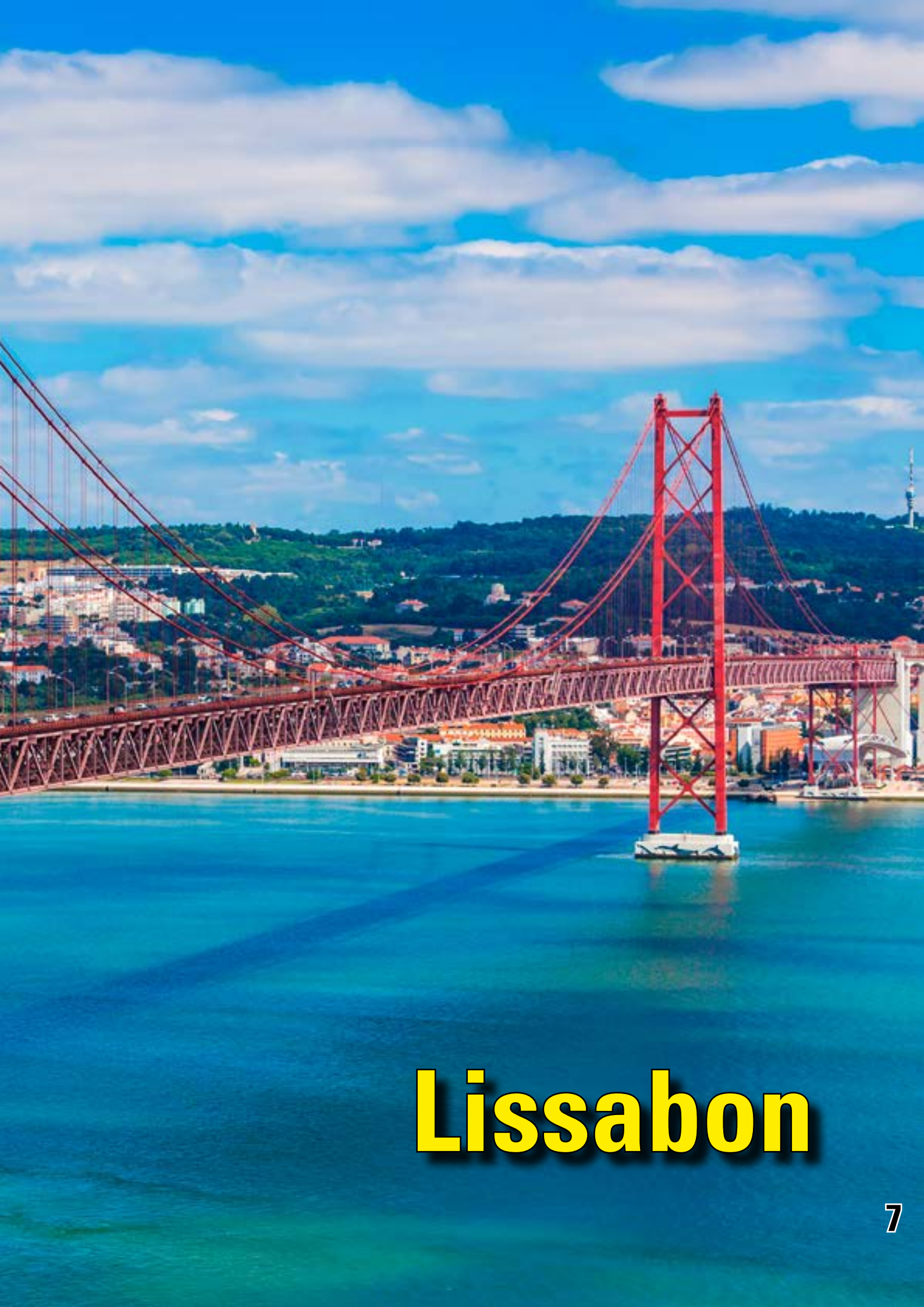
Tag	Hafen	Land/Insel	Ankunft	Abfahrt	Seite
Samstag 03.11.2018	Seetag	Atlantik			130
Sonntag 04.11.2018	Seetag	Atlantik			132
Montag 0511.2018	Seetag	Atlantik			134
Dienstag 06.11.2018	Seetag	Atlantik			136
Mittwoch 07.11.2018	Seetag	Atlantik			138
Donnerstag 08.11.2018	Seetag	Atlantik			140
Freitag 09.11.2018	Seetag	Atlantik			142
Samstag 10.11.2018	Bridgetown	Barbados	Ausschiffung 10.00 Uhr		144
Sonntag 11.11.2018	Bridgetown	Barbados			233
Montag 12.11.2017	Bridgetown	Barbados			233
Dienstag 13.11.2017	Bridgetown	Barbados	Abflug Bridgetown 20:00 Uhr		233
Mittwoch 14.11.2017	Zürich/Ailingen	Schweiz/ Deutschland	Ankunft Ailingen 10:00 Uhr		

Seekarte Lissabon – Barbados

4 Seekarte mit eingetragenen Tagesetappen von Lissabon nach Barbados

ARQUIPÉLAGO DOS AÇORES
ESPAÑA
CANARY BASIN
ISLAS CANARIAS
AL MAGHRIB
MOROCCO
CAPE VERDE
ABYSSAL PLAIN
EL MOURITÁNIYÁ
MAURITANIA
SENEGAL
GAMBIA
GUINEE
SIERRA LEONE
LIBERIA
CÔTE D'IVOIRE
35°
30°
25°
20°
15°
10°
5°

Die rote Hängebrücke „Ponte 25 de Abril“ über den Tejo



Lissabon

Lissabon – Schönheit am Ende des alten Europa

Zwischen Geschichte und Moderne, zwischen Weltmacht und Wirtschaftskrise, zwischen Weltkulturerbe und Verfall. Lissabon ist eine Stadt, die man lieben muss und immer wieder kommt oder man sagt „nie wieder". Nun ja – wir sind wieder mal hier!

Rund drei Stunden Flug und in weniger als 30 Minuten per Flughafenbus oder Taxi in die Innenstadt zum Hotel. Und danach gilt für fast alle anderen Strecken in der Stadt der Fußweg und die Straßenbahn. Jeder Fußweg wird belohnt mit begeisternden Eindrücken, traumhaften Bauwerken, Street Art und ganz viel Atmosphäre.

Lissabon heißt auch „Stadt der sieben Hügel" und die haben es echt in sich. Endlose Treppen, enge Gassen, aber immer wieder auch einer der unzähligen Miradouros (Aussichtspunkte) mit atemberaubenden Blicken auf die Stadt und das Meer.

Aus der Ferne ist Lissabon wunderschön

Von der Ferne aus betrachtet, im stimmungsvollen Abendlicht, zeigt sich die Altstadt von Lissabon in ihrer vollen Schönheit – wie zu ihrer Gründungszeit vor mehr als 1000 Jahren. Schaut man sich die Fassaden dann aus der Nähe an, ist der Verfall schon fast überall zu sehen. Die einstige traditionell weiß gehaltene Stadt am Tejo weist neben den bunten restaurierten Fassaden kaputte Häuser mit eingebrochenen Fenstern und zerstörten Dächern auf.

Lissabons Wahrzeichen „Ponte 25 de Abril"

Die Stadt an der Tejomündung und die rote Hängebrücke „Ponte 25 de Abril" über den Tejo sind für mich das Wahrzeichen der Stadt. Die „Ponte" ist 3,2 Kilometer lang, die eigentliche Hängebrücke hat eine Länge von 2278 Meter. Sie ist weltweit, nach der Yavuz-Sultan-Selim-Brücke (Istanbul) und der Tsing-Ma-Brücke (Hongkong), die drittlängste Hängebrücke mit kombiniertem Straßen- und Eisenbahnverkehr.

Aufgrund der Farbe des Anstrichs und des fachwerkartigen Versteifungsträgers hat die „Ponte 25 de Abril" auf den ersten Blick Ähnlichkeiten mit der „Golden Gate Bridge" in San Francisco. Allerdings sind die markanten Pylone in Querrichtung nicht durch horizontale Riegel, sondern durch schräge, sich kreuzende Riegel ausgesteift. Allerdings wurde die Bauplanung und -umsetzung für beide Brücken von der American Bridge Company und portugisischen Partnerfirmen durchgeführt. Die „Ponte 25 de Abril" ist seit 1966 neben der „Ponte Vasco da Gama" die einzige Brücke, welche Lissabon mit der Süd- bzw. Ostseite des Tejo direkt verbindet. Seit 2007 wird in der Stadt wegen des zunehmenden Verkehrs über den Bau einer dritten Brückenverbindung oder eine Untertunnelung des Tejo diskutiert.

Oceanário de Lisboa

Durch seine Lage hat Portugal eine lange Verbindung mit dem Meer. Nirgends ist dies offensichtlicher als im gigantischen Aquarium, das 1998 zur EXPO eröffnet wurde. Das Aquarium sieht seine Aufgabe darin, die Besucher aufzuklären, Wissen zu vermitteln und mögliche Lösungen zu präsentieren. Ziel ist, dass wir unsere täglichen Gewohnheiten überdenken und so verändern, dass wir es schaffen die Meere, also die Natur langfristig zu bewahren und zu schützen.

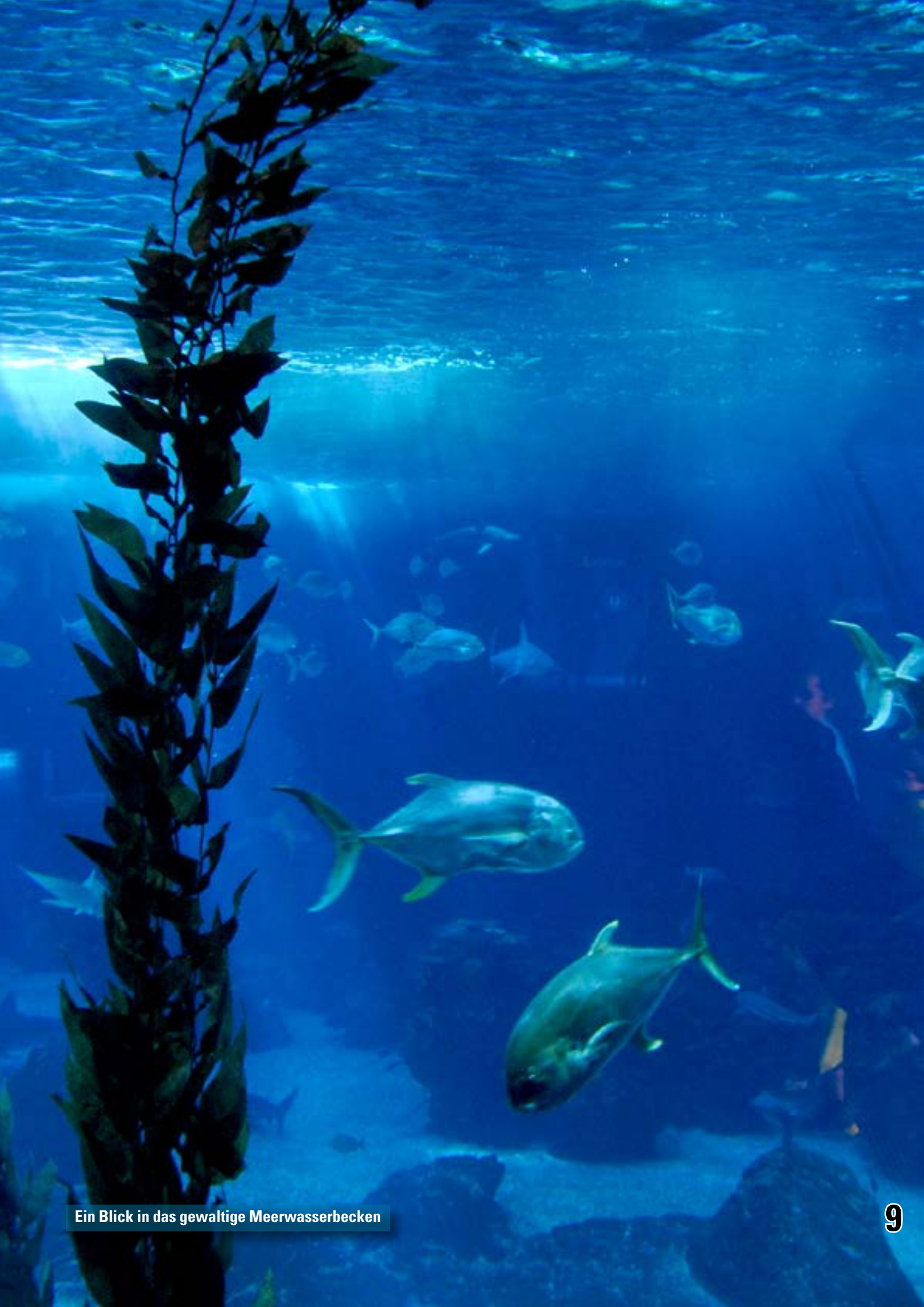
Oceanário de Lisboa
Aquarium am Meer
Esplanada Dom Carlos I • 1990-005 Lisboa
Mail: info@oceanario.pt
Web: www.oceanario.pt

Das Ozeanarium von Lissabon ist seit seiner Eröffnung zu einem der großen Besuchermagnete in der Stadt entwickelt. Es ist nicht nur ein architektonisches Highlight, das irgendwie an einen Flugzeugträger erinnert, da das futuristische Aquariumsgebäude komplett von Wasser umgeben ist.

Es war bei seiner Eröffnung im Jahre 1998 das größte Mehrwasseraquarium der Welt und ist heute, 20 Jahre danach immer noch eines der größten Aquarien weltweit – und wirklich eindrucksvoll.

Meerestiere aus allen Meeren der Welt

Hier finden sich Meerestiere aus der ganzen Welt in einem mit 5000 Kubikmetern Wasser gefüllten zentralen Becken, in dem mehr als 100 verschiedene Arten leben. Unter ihnen Haie, Rochen, Chimären, Mond- und Knochenfische. An der Oberfläche können wir dem Spiel einer Seeotter-Familie zusehen oder im Tropenwald farbige Vögel beobachten. Oder wir beobachten Pinguine an einer künstlichen Eisfläche mit kaltem Meerwasser. Insgesamt ein wahrlich unvergesslicher Besuch!

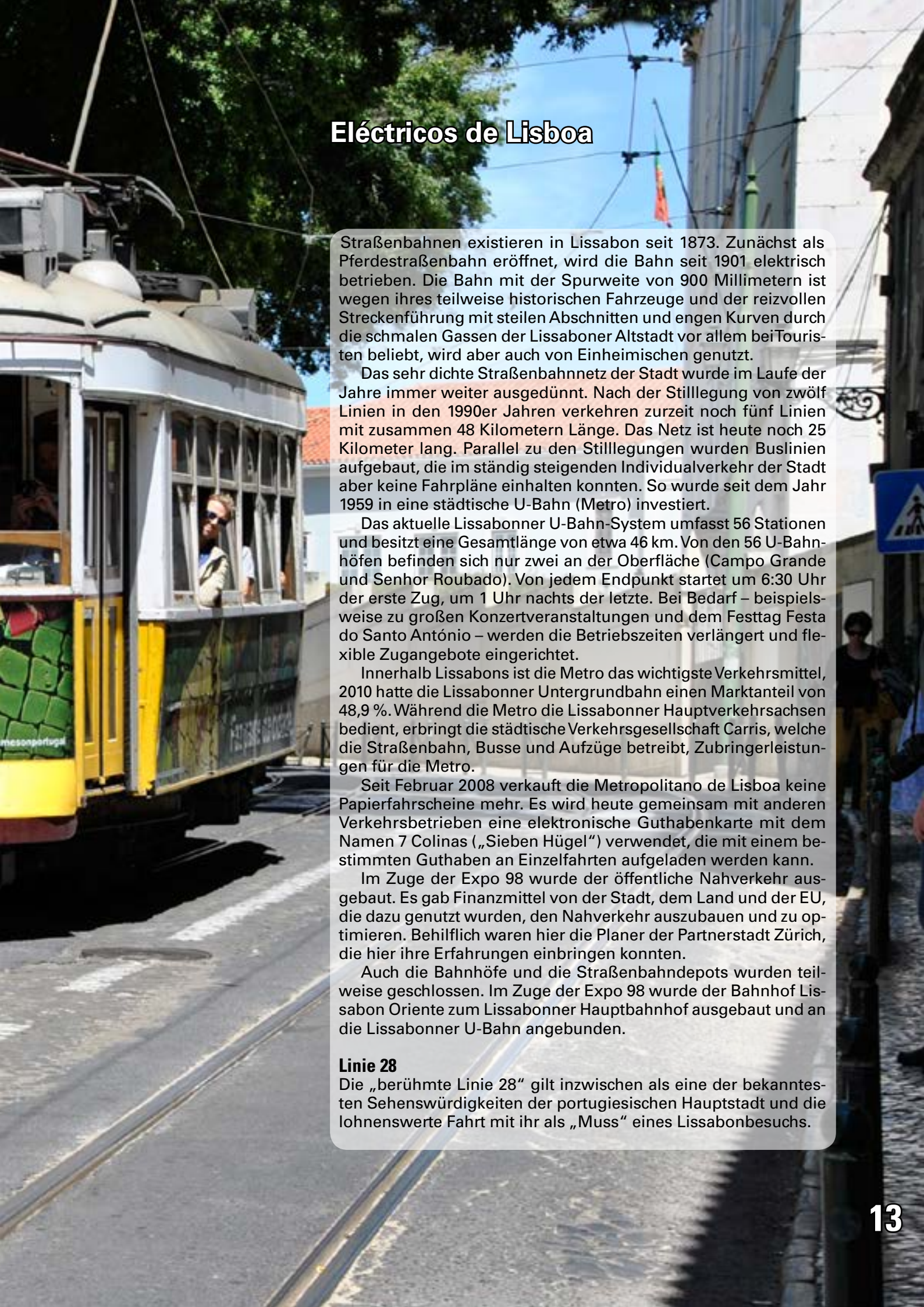


Ein Blick in das gewaltige Meerwasserbecken

10 Ein Verbindungskanal des Meerwasseraquariums

Die berühmte „Linie 28“ bei einer Fahrt durch die Stadt

Eléctricos de Lisboa



Straßenbahnen existieren in Lissabon seit 1873. Zunächst als Pferdestraßenbahn eröffnet, wird die Bahn seit 1901 elektrisch betrieben. Die Bahn mit der Spurweite von 900 Millimetern ist wegen ihres teilweise historischen Fahrzeuge und der reizvollen Streckenführung mit steilen Abschnitten und engen Kurven durch die schmalen Gassen der Lissaboner Altstadt vor allem bei Touristen beliebt, wird aber auch von Einheimischen genutzt.

Das sehr dichte Straßenbahnnetz der Stadt wurde im Laufe der Jahre immer weiter ausgedünnt. Nach der Stilllegung von zwölf Linien in den 1990er Jahren verkehren zurzeit noch fünf Linien mit zusammen 48 Kilometern Länge. Das Netz ist heute noch 25 Kilometer lang. Parallel zu den Stilllegungen wurden Buslinien aufgebaut, die im ständig steigenden Individualverkehr der Stadt aber keine Fahrpläne einhalten konnten. So wurde seit dem Jahr 1959 in eine städtische U-Bahn (Metro) investiert.

Das aktuelle Lissabonner U-Bahn-System umfasst 56 Stationen und besitzt eine Gesamtlänge von etwa 46 km. Von den 56 U-Bahnhöfen befinden sich nur zwei an der Oberfläche (Campo Grande und Senhor Roubado). Von jedem Endpunkt startet um 6:30 Uhr der erste Zug, um 1 Uhr nachts der letzte. Bei Bedarf – beispielsweise zu großen Konzertveranstaltungen und dem Festtag Festa do Santo António – werden die Betriebszeiten verlängert und flexible Zugangebote eingerichtet.

Innerhalb Lissabons ist die Metro das wichtigste Verkehrsmittel, 2010 hatte die Lissabonner Untergrundbahn einen Marktanteil von 48,9 %. Während die Metro die Lissabonner Hauptverkehrsachsen bedient, erbringt die städtische Verkehrsgesellschaft Carris, welche die Straßenbahn, Busse und Aufzüge betreibt, Zubringerleistungen für die Metro.

Seit Februar 2008 verkauft die Metropolitano de Lisboa keine Papierfahrscheine mehr. Es wird heute gemeinsam mit anderen Verkehrsbetrieben eine elektronische Guthabenkarte mit dem Namen 7 Colinas („Sieben Hügel“) verwendet, die mit einem bestimmten Guthaben an Einzelfahrten aufgeladen werden kann.

Im Zuge der Expo 98 wurde der öffentliche Nahverkehr ausgebaut. Es gab Finanzmittel von der Stadt, dem Land und der EU, die dazu genutzt wurden, den Nahverkehr auszubauen und zu optimieren. Behilflich waren hier die Planer der Partnerstadt Zürich, die hier ihre Erfahrungen einbringen konnten.

Auch die Bahnhöfe und die Straßenbahndepots wurden teilweise geschlossen. Im Zuge der Expo 98 wurde der Bahnhof Lissabon Oriente zum Lissabonner Hauptbahnhof ausgebaut und an die Lissabonner U-Bahn angebunden.

Linie 28

Die „berühmte Linie 28“ gilt inzwischen als eine der bekanntesten Sehenswürdigkeiten der portugiesischen Hauptstadt und die lohnenswerte Fahrt mit ihr als „Muss“ eines Lissabonbesuchs.

Eléctricos de Lisboa – wir an der Endhaltestelle, Innenraum und schöne Farbvarianten

carris
BEIRÃO

Miradouro santa luzia restaurante

Miradouros

Lissabon ist eine Stadt mit vielen Hügeln, von denen die Aussicht über die Dächer, den Fluss Tejo und die Brücken zum Teil wirklich grandios ist. Um diese Aussicht zu genießen gibt es in der ganzen Stadt extra angelegte Aussichtspunkte, die Miradouros. Unten sind die 10 am besten bewerteten Miradouro aufgezählt:

- **Aussichtspunkt Cristo Rei**
- **Elevador Panorâmico Boca do Vento**
- **Aussichtspunkt Elevador de Santa Justa**
- **Miradouro Graça**
- **Miradouro da Senhora do Monte**
- **Arco da Rua Augusta**
- **Parque Eduardo VII**
- **Miradouro Santa Catarina**
- **Miradouro Santa Luzia**
- **Miradouro San Pedro de Alcântara**

Unsere Stammkneipe in Lissabon

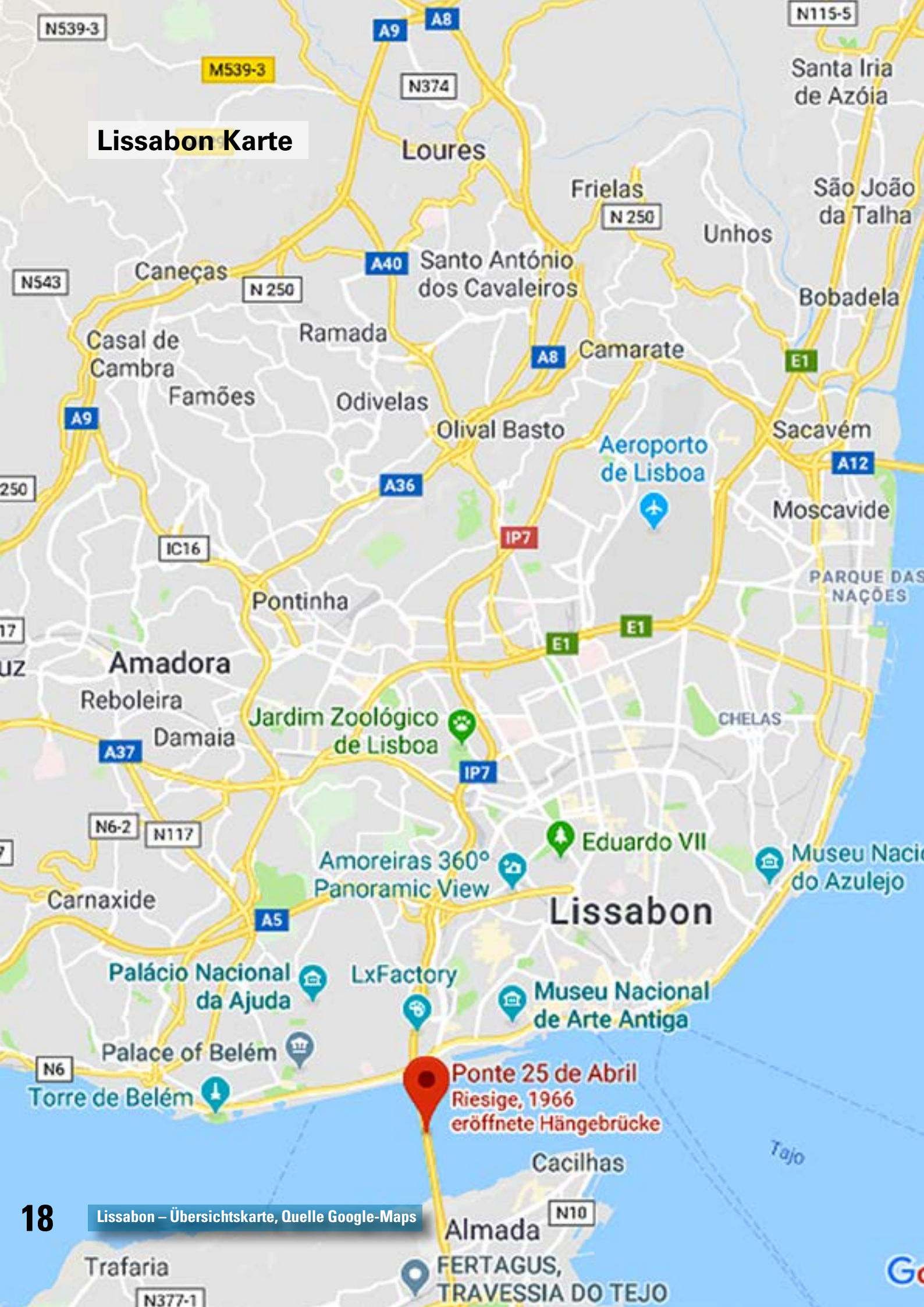
Wir sind vor etwa 10 Jahren nach einem langen Spaziergang durch die Alfama zum Miradouro Santa Luzia gekommen und wir waren wetterbedingt nur durstig. Und wir waren froh, dass neben dem etwas angestaubten Aussichtspunkt Santa Luzia ein gemütliches Restaurant mit Terrasse offen hatte. Wir konnten uns erholen, der ausgeschenkte Wein war erstklassig und das kleine Mittagessen war ein kulinarisches Vergnügen. Die Bedienung war nett und aufmerksam, es waren nicht nur Touristen, sondern auch etliche Bewohner der näheren Umgebung zum Essen dort. Alles in allem ein nettes, etwas morbides Ambiente das uns Freude bereitet hat.

Wir waren seither des öfteren wieder hier. Die Stadt zieht einen immer wieder an und jedes Mal waren wir wieder im „Miradouro santa luzia restaurante“. Und wir sind niemals enttäuscht worden – es war immer nett, mit einem vernünftigen Preis-/Leistungsverhältnis und immer mit dieser tollen Aussicht auf den Tejo, die Altstadt und den Hafen. Was will man mehr. Beim jetzigen Besuch war die Kneipe leider zu voll – der Besuch hat leider nicht geklappt. Schade!

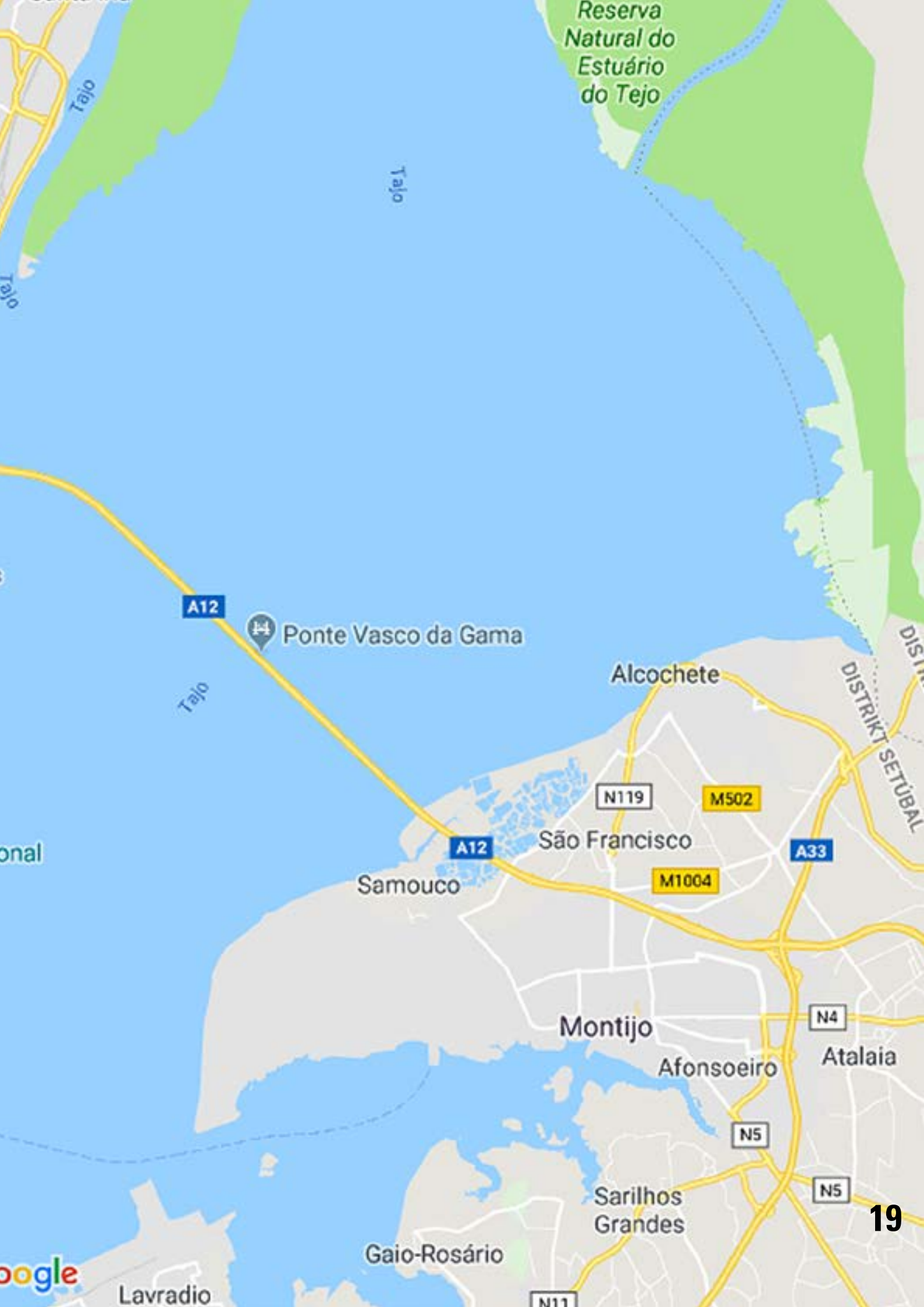
Wenn man gegessen und bezahlt hat, kann man von der Terrasse aus die Straßenbahnlinie 28 beobachten. Und wenn eine Bahn kommt, die nicht so voll aussieht, kann man mit dieser zu einer Rundreise durch Lissabon starten.

Die Tram Nr. E 28 folgt der folgenden Strecke in beide Richtungen: Martim Moniz – Graca – Portas do Sol – Se Cathedral – Rua Conceição (southern Baixa) – Chiado – Sao Bento – Estrela - Campo Ourique. Eine Fahrt entlang der gesamten Strecke der Tram 28 bietet eine der besten Touren der Hauptstadt und ist ein Highlight eines jeden Lissabonbesuchs.

Gute Informationen speziell zu den einzelnen Stationen der Tram 28 gibt es auf www.lisbon-weekendguild.com/lissabon-portugal-de-2.html.



Lissabon – Übersichtskarte, Quelle Google-Maps


Reserva Natural do Estuário do Tejo
Tajo
Tajo
Tajo
Tajo
A12
Ponte Vasco da Gama
Alcochete
DISTRIKT SETÚBAL
N119
M502
São Francisco
A12
A33
Samouco
M1004
Montijo
N4
Atalaia
Afonsoeiro
N5
N5
Sarilhos Grandes
Gaio-Rosário
Lavradio
N11

Historische Evangelien-Orgel, um 1788 gebaut

Catedral Sé Patriarcal

Die „Catedral Sé Patriarcal“ ist Hauptkirche der Stadt und Kathedrale des Patriarchats von Lissabon.

Die Kathedrale befindet sich an dem Ort, an dem früher eine Moschee stand. Die Bauarbeiten begannen im Jahr 1147, somit ist die Catedral Sé Patriarcal die älteste Kirche der Stadt. Im Jahr 1344 richtete ein Erdbeben Schäden an. Die Erneuerungsarbeiten wurden im Jahr 1380 mit der Errichtung der westlichen Fassade im Stil der Romanik abgeschlossen (Bild unten).

Immer wieder Erdbeben: 1755 verursachte ein Beben Schäden, unter anderem wurde der gotische Chor zerstört. Im 18. Jahrhundert wurden die Türme mit Spitzen im Stil des Barock gekrönt. Die Turmspitzen wurden in der Zeit der Regierung Salazar zurückgebaut, um ein einheitliches Aussehen im Stil der Romanik herzustellen. Gleichzeitig wurden die Zinnen wieder aufgebaut sowie das Fenster in der Westfassade durch ein Rosettenfenster ersetzt.

Der Innenraum

Der Innenraum der Kathedrale ist romanisch und gotisch aufgebaut. Die gotische Bauweise ist im Bereich des Chors anzutreffen. Die Kirchendecke wurde in der Barockzeit bemalt. Aus dem Barockzeitalter stammt die abgebildete Evangelien-Orgel.

Die Kathedrale musste einige stilwidrige Eingriffe über sich ergehen lassen. Seitenkapellen wurden im Barock-, Rokokostil und des Neoklassizismus Gestaltet. Diese Eingriffe wurden im 20. Jahrhundert rückgängig gemacht, so dass sich die Kirche in keinem zu heftigen Stilmix darstellt.

Das Taufbecken, in dem der Überlieferung nach im Jahr 1195 der Heilige Antonius getauft wurde, entstammt dem 12. Jahrhundert. In einer der Kapellen befindet sich die von Machado de Castro erschaffene Weihnachtskrippe aus dem Jahr 1766.

Orgeln

Die Kathedrale hat zwei Orgeln. Auf der Evangelienseite des Altarraumes befindet sich eine einmanualige Barockorgel, die um 1788 vom Orgelbauer Joaquim Fontanes erbaut wurde. Die Orgel auf der Epistelseite wurde 1964 von der Orgelbaufirma Flentrop erbaut.

Gräber

Der Chorumgang enthält drei gotische Gräber aus der Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Grab gehört Lopo Fernandes Pacheco, 7. Lord von Ferreira de Aves, Adliger im Dienst von König Afonso IV. Seine liegende Figur mit Schwert wird von einem Hund bewacht. Seine Frau, Maria de Vilalobos, sitzt über dem Grab und liest. Das dritte Grab gehört einer nicht identifizierten königlichen Prinzessin. Alle Gräber sind mit Wappen geschmückt.

Hauptportal (Westpoprtal) der Kathedrale

Historische Evangelien-Orgel, um 1788 gebaut

Parque das Nações: das alte Expo-Gelände

Hier sieht alles neu aus. Ein ganzes Stadtviertel am Tejo wurde neu geplant und gebaut. Der eigentliche Anlass war die Weltausstellung 1998, seitdem wächst das modernste Viertel Lissabons weiter: Hotels, Wohnungen, Büros entstanden und entstehen hier im Parque das Nações.

Auf dem Expo-Gelände befinden sich die Seilbahn, eine Konzerthalle, das Einkaufszentrum Vasco da Gama und das Oceanário. Ebenfalls befindet sich hier der neue Bahnhof „Gare do Oriente".

Gekachelte Bilder

Wenn man am Bahnhof Oriente aus der U-Bahn steigt, lohnt es unbedingt, die gekachelten Bilder an den Wänden anzuschauen. Und wer gegen den Strom den Bahnsteig verlässt, wird sicherlich das Bild von Friedensreich Hundertwasser entdecken.

Sie sind überall, sie sind einzigartig in Lissabon und doch muss man sehr aufpassen, nicht achtlos an ihnen vorbeizulaufen: Die vielen gekachelten Kunstwerke, die Azulejos.

Wer vom Bahnhof zum alten Expo-Gelände gehen möchte, kann auf dem Weg dorthin bei Bedarf noch ein Einkaufszentrum durchqueren. Das Bild dazu ist rechts zu sehen. Vom Bahnhof aus gelangt man dann zum Park der Nationen, sinnbildlich dargestellt durch die vielen Flaggen. Hier geht man automatisch entlang, wenn das Ziel der Tejo ist.

Park der Nationen
Parque das Nações
Avenida Dom João II, 1990-233 Lisboa
Métrostation: Oriente (Vermelha)
Web: www.parquedasnacoes.pt

Ozeane – ein Erbe für die Zukunft

Früher befanden sich an dieser Stelle Industriebetriebe. Durch die Expo 98 wurde das gesamte Gelände neu bebaut. Das Thema der Weltausstellung hieß „Die Ozeane – ein Erbe für die Zukunft."

Konsequenterweise steht auf dem Gelände auch das großartige Ozeanarium, das weiter vorne schon kurz beschrieben wurde und das man unbedingt besuchen sollte. Eigentlich ist die Beschreibung falsch, das Ozeanarium steht ja vollständig im Wasser und dieses Wasser ist Teil des Expo-Geländes.

Über dem Tejo fährt eine Seilbahn an der Längsseite des Geländes entlang. Und am Wasser verbindet eine Promenade die Hafenbecken am Ozeanarium mit dem Vasco-da-Gama-Turm.

Vielleicht der Mittelpunkt, mindestens aber das kulturelle Zentrum des Geländes, ist der „Pavilhão Atlântico". Das Gebäude hat getreu dem maritimen Motto des Geländes eine Form wie eine Muschel. Die große Multifunktionshalle ist der Ort in dem Konzerte, Sportereignisse uvm. stattfinden.

Zum Gelände der ehemaligen Weltausstellung gehört außerdem der frühere Zukunftspavillon (Pavilhão do Futuro), in dem sich heute das Casino Lissabons findet.

Früher Industrie – heute Menschen

Vor der Idee und der Entscheidung, das Gebiet am Tejo zum Gelände einer Weltausstellung umzufunktionieren, befanden sich dort hauptsächlich große Industriebetriebe. Mit der Entscheidung für die Expo 98 und deren Thema „Die Ozeane: Ein Erbe für die Zukunft", koordiniert von der portugiesischen Regierung und der Lissabonner Stadtverwaltung, begann die komplette Neubebauung dieses Areals. Dabei setzten die politischen Instanzen auf moderne und zukunftsgerichtete Architektur für das Expo-Gelände. So sollte es nach der Fertigstellung einen städtebaulichen Gegenpol zur „Baixa de Lisboa", der Lissabonner Innenstadt geben und das Gebiet als ein neues Wohn- und Tourismusziel entwickelt werden. Eine Nachnutzung wurde bereits von Anfang an für alle Gebäude bei der Planung angestrebt.

Bahnhof Lissabon-Oriente

Der neue Bahnhof „Lissabon-Oriente" beziehungsweise „Gare do Oriente", entworfen von Santiago Calatrava, stellt den Mittelpunkt des Parque das Nações dar. Wie schon kurz angedeutet, hatte Lissabon durch die unterschiedlichen Entwicklungen von Straßenbahn, Busverkehr und Metro viele Jahre keinen zentralen Bahnhof mehr. Bei der Planung des Expogeländes stand von Anfang an der Bau eines zentralen Bahnhofes für alle Verkehrssysteme im Mittelpunkt der Überlegungen.

Und es scheint gelungen zu sein. Heute kann man von diesem Bahnhof aus mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt und in alle Landesteile Portugals fahren. Und der Bahnhof funktioniert nicht nur gut, er ist funktional, modern und schön.

Blick in die Einkaufsebenen des Gare do Oriente

Mittelpunkt des Expo-Geländes: Parque das Nações und die angrenzende moderne Wohnbebauung

CAMBRIDGE SCHOOL

Hieronymuskloster – Mosteiro dos Jerónimos

Er gilt als bedeutendster Bau der Manuelinik (Manuel I., 1495–1521), einer portugiesischen Variante der Spätgotik, die auch einige Elemente der Renaissance enthält. Unter anderem beherbergt es die Sarkophage von Fernando Pessoa, Vasco da Gama und Luís de Camões und verschiedener portugiesischer Könige.

Durch die weite Parkanlage (Praça do Império) vor dem 300 Meter langen Gebäude kommt die reichverzierte Kalksteinfassade richtig gut zur Geltung. In den Seitenflügeln der Anlage befinden sich das Marinemuseum und das Archäologische Museum.

Der Gebäudekomplex setzt sich zusammen aus der Klosterkirche Santa Maria, dem im Westen anschließenden Dormitorium und dem nördlich der Kirche gelegenen Kreuzgang mit dem von ihm aus zugänglichen Refektorium und Kapitelsaal. Es empfiehlt sich, für den Besuch der weitläufigen Anlage genügend Zeit mitzubringen, denn das Hieronymuskloster zählt zu den schönsten Sehenswürdigkeiten Portugals. Das Kloster befindet sich, wie der weltberühmte Torre de Belem, im Stadtteil Santa Maria de Belem.

Mosteiro dos Jerónimos
Öffnungszeiten 10.00 bis 16.00 Uhr
Praça do Império 1400-206 Lisboa
Mail: geral@mjeronimos.dgpc.pt
Web: www.mosteirojeronimos.gov.pt

Manual I. war der Auftraggeber

Das Kloster wurde von König Manuel I. in Auftrag gegeben, der auch gleichzeitig Namensgeber für diesen portugiesischen gotischen Baustil (Manuelinik) wurde. Manuel I. legte im April 1502 den Grundstein und startete so eine 70jährige Bauzeit.

Nach der Rückkehr des portugiesischen Seefahrers Vasco da Gama und der damit verbundenen Entdeckung des Seeweges nach Indien wurde 1502 mit dem Bau begonnen. Der Bau wurde durch die nun sprudelnden Einnahmen des sich ausweitenden Überseehandels finanziert.

Das Kloster wurde im Jahre 1601 fertiggestellt. Während der Herrschaft König Johanns III. wurde das Kloster um den Chor erweitert. Das große Erdbeben und die sich anschließende große Flut im Jahr 1755, welche viele historische Gebäude und Stadtteile in Lissabon zerstörte, überstand das Hieronymuskloster ohne größere Schäden. Das Kloster beherbergte bis 1834 den Orden des Heiligen Hieronymus, der dem Kloster auch den Namen gab. Die Klosterbrüder hatten vermutlich einen guten „Draht“ nach oben, der Erdbebenschäden verhinderte. Zerstört wurde das Kloster Anfang des 19. Jahrhunderts durch die Truppen Napoleon Bonapartes.

1834 wurden das Kloster aufgelöst und weltliche, also vorwiegend staatliche Behörden und Ämter übernahmen den Komplex. Im Laufe der Jahre wurde die Anlage wieder in ihren ursprünglichen Zustand aufgebaut, aber nicht mehr als Kloster genutzt. Nur die kirchlichen Gebäude wurden für Gottesdienste verwendet.

Klosterkirche Santa Maria

Bei der Klosterkirche Santa Maria handelt es sich um eine dreischiffige Hallenkirche, die durch das von Nicolas de Chantarene (1517 – 1551) geschaffene Westportal betreten wird. Im Inneren offenbart sich die Kunst des Baumeisters João de Castilho,

Hyronimuskloster mit Klosterkirche Santa Maria

mit den Stilmitteln der manuelinischen Architektur einen einzigartigen sakralen Innenraum zu erschaffen. Das 25 Meter hohe Netzgewölbe überspannt einen Raum mit einer Grundfläche von 90 mal 27 Metern und ruht auf geradezu zierlich anmutenden Säulen und Pfeilern, die über und über skulptiert sind. Welche statische Meisterleistung uns hier vorliegt, beweist der vorne bereits genannte Umstand, dass durch das Lissaboner Erdbeben von 1755 zwar die ganze Innenstadt in Schutt und Asche gelegt wurde, das Beben dieser Kirche und dem Kloster nichts anhaben konnte.

Gräber in der Klosterkirche

Das Innere der Kirche beherbergt mehrere Grabmale. Zwei der auffallendsten stehen unter dem noch niedrigeren Gewölbe unter der Empore im Westen und wurden im 19. Jahrhundert von Costa Mota für den berühmten portugiesischen Dichter Luis de Camões und den Seefahrer Vasco da Gama geschaffen. Hier feiert Portugal seine Helden.

Im Chorraum hinter dem Altar befinden sich an der Nordseite die Sarkophage von König Manuel I. und seiner zweiten Gattin Königin Maria, an der Südseite die von König João III. und seiner Gemahlin Katharina von Österreich. Sie werden alle vier, wie auch die Sarkophage in der Nord- und Südkapelle des Querschiffs, von Elefanten getragen.

Kreuzgang

Kreuzgänge gehören zu den schönsten und eindrucksvollsten Elementen der sakralen Architektur. Der Kreuzgang des Hieronymusklosters umfasst ein Quadrat von exakt 55 Metern Seitenlänge und er verwöhnt das Auge des Besuchers mit einer Unzahl skulptierter Dekorationselemente, die sich gern ausgiebig bestaunen lassen. Zeitweilig waren bis zu 250 Arbeiter mit der Herstellung dieser Formenvielfalt beschäftigt. Der Aufwand für die Errichtung des Klosters ist für Besucher aus dem 21. Jahrhundert kaum vorstellbar.

Von der Südseite des Kreuzganges öffnen sich zwölf Eingänge zu Beichtstühlen. Von hier aus konnten die Mönche eintreten und ihrer Verpflichtung nachkommen, abreisenden Seefahren und anderen Gläubigen die Beichte abzunehmen, die ihrerseits von der Kirche Zugang zum Beichtstuhl hatten. Beichtvater und Gläubiger waren dann durch ein Gitter voneinander getrennt.

Weltkulturerbe

Im Jahre 1983 wurde das „Mosteiro dos Jerónimos „von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Damit verbunden waren finanzielle Hilfen für die Erhaltung dieses einzigartigen Bauwerkes, so dass dieses Denkmal der portugiesischen Geschichte auch für die Zukunft erhalten werden konnte.

Vertrag von Lissabon 2007

Am 13. Dezember 2007 unterzeichneten hier die Staats- und Regierungschefs der EU-Staaten den Vertrag von Lissabon zur Neuordnung der Europäischen Union.

Es soll an dieser Stelle nicht auf diesen Vertrag eingegangen werden. Aber vermutlich ist es schon ein erhebenden Gefühl für die Unterzeichner eines solchen Vertrages, diesen in solch einem Bauwerk zu unterschreiben. Da weht doch automatisch der Hauch der Geschichte durch die Räume.

Pastéis de Nata

In Lissabon kann es schon passieren, dass man sich vor der Besichtigung von bekannten Sehenswürdigkeiten oder Museen in einer Warteschlange mit anderen Menschen wiederfindet. Die längste aller Warteschlangen in Lissabon befindet sich in Belém in der Nähe des Hieronymusklosters mit seiner reich verzierten spätgotischen Kalksteinfassade, die zum Weltkulturerbe gezählt wird. Die lange Warteschlange gilt der altehrwürdigen Bäckerei „Pastelaria de Belém". Die Bäckerei mit den blauen Markisen gilt als Geburtsstätte der „Pastéis de Nata", sozusagen Portugals Weltgourmeterbe aus Blätterteig.

Die runden Nachtischhäppchen aus Blätterteigschälchen, gefüllt mit geflammter Vanillecreme gibt es in Portugal an jeder Straßenecke und in jedem portugiesischen Café auf dieser Welt. Sie sind das portugiesische Nationalgebäck, eine nationale Spezialität so wie für uns in Deutschland die Schwarzwälder Kirschtorte.

„Pastéis de Nata", das gibt es hier in jeder Autobahnraststätte, in jedem Restaurant oder jedem Touristenlokal mit Aussichtsterrasse. Dazu bestellt am sich normalerweise einen „bica", also einen Espresso oder einen „galão", einer portugiesischen Variante des Milchkaffees.

Das Rezept aus dem Kloster

Das Rezept, auf dem die heutige „Pastéis de Nata" basiert entstand im 19. Jahrhundert in Belém. Aber nicht in der Pastelaria, sondern beim Nachbarn im Hieronymuskloster. Für die Mönche waren die süßen Törtchen ein Alltagsessen, mit den sie auch regen Handel betrieben. Die benötigten Zutaten landeten am Hafen vor den Toren des Klosters. Und Eigelb und Eiweiß gab es ausreichend in der damals ländlichen Umgebung.

1834 kam das Rezept in weltliche Hände, als der Klosterorden im Zuge einer Revolution aufgelöst wurde. Ein schlauer Mönch verkaufte es an die benachbarte Zuckerraffinerie. Und 1837 wurden die ersten Törtchen als „Pastéis de Belém" über den Ladentisch verkauft. Übrigens ist das der gleiche Ladentisch, an dem auch heute noch die Menschen Schlange stehen. Schon damals lief das Geschäft so gut, dass das Rezept zum streng gehüteten Betriebsgeheimnis wurde.

Nur drei Bäcker kennen das Rezept

Der Chef der Bäckerei erklärt in der Welt am Sonntag Nr. 4/2018, „nur drei Bäcker kennen das Rezept für die „Pastéis de Belém". Das überall in Portugal verkaufte „Pastéis de Nata" schmeckt zwar auch gut, kommt aber an das Original nicht heran. Die Mischung macht es aus und die wird nur innerhalb der Familie vererbt. Und diese Mischung erklärt auch irgendwie die lange Schlange vor der Bäckerei.

„Pastéis de Nata" – so kommen die typischen Törtchen zu uns Kunden – schmeckt unglaublich gut

In der Bäckerei gibt es unglaublich köstliche Dinge – wie in ganz Portugal

30 Überall sind schöne Kacheln zu finden – in der ganzen Stadt

Ein Haus wird gestützt – durch eine helfende Hand

Altstadt Alfama

Die Viertel Alfama, Mouraria und Graça bilden sozusagen die Altstadt von Lissabon. Insbesondere die Alfama ist ein sehr alter Stadtteil, der vom großen Erdbeben verschont wurde. Das große Erdbeben am 1. November 1755 zerstörte zusammen mit einem Großbrand und einem Tsunami die portugiesische Hauptstadt Lissabon fast vollständig. Mit 30.000 bis 100.000 Todesopfern ist dieses Erdbeben eine der verheerendsten Naturkatastrophen der europäischen Geschichte.

Entsprechend alt sind die Häuser und die Gassen der von der Katastrophe verschonten Stadtteile. Eng und verwinkelt führen die Straßen und Wege zum Teil steil den Berg hinauf. Die Einflüsse der Araber prägen noch heute den Charakter des Viertels genauso wie das Kopfsteinpflaster und das teils noch ursprüngliche Lissaboner Straßenleben. An vielen Wänden sind die bekannten Wandbilder aus Kacheln (Azulejos) zu finden.

Die Alfama ist nicht bei allen beliebt...

Allerdings ist die Alfama nicht bei allen eine beliebte Wohngegend, denn viele Häuser sind klein, verwinkelt, dunkel und manchmal feucht. Kein Vergleich zum Komfort der modernen Wohnungen Richtung Stadtrand oder am ehemaligen Expogelände. Man kann das irgendwie verstehen. Wir als Besucher schauen uns die alten Viertel aus unserer romantisch verklärten Sichtweise an, aber wohnen wollten wir in diesem Viertel vermutlich nicht.

Highlights des Viertels sind das Castelo de Sao Jorge, die älteste Kirche der Stadt Cathedral Se Patriarchal (Seite 14) sowie die Aussichtspunkte Santa Lucia, Graça und Senhora do Monte.

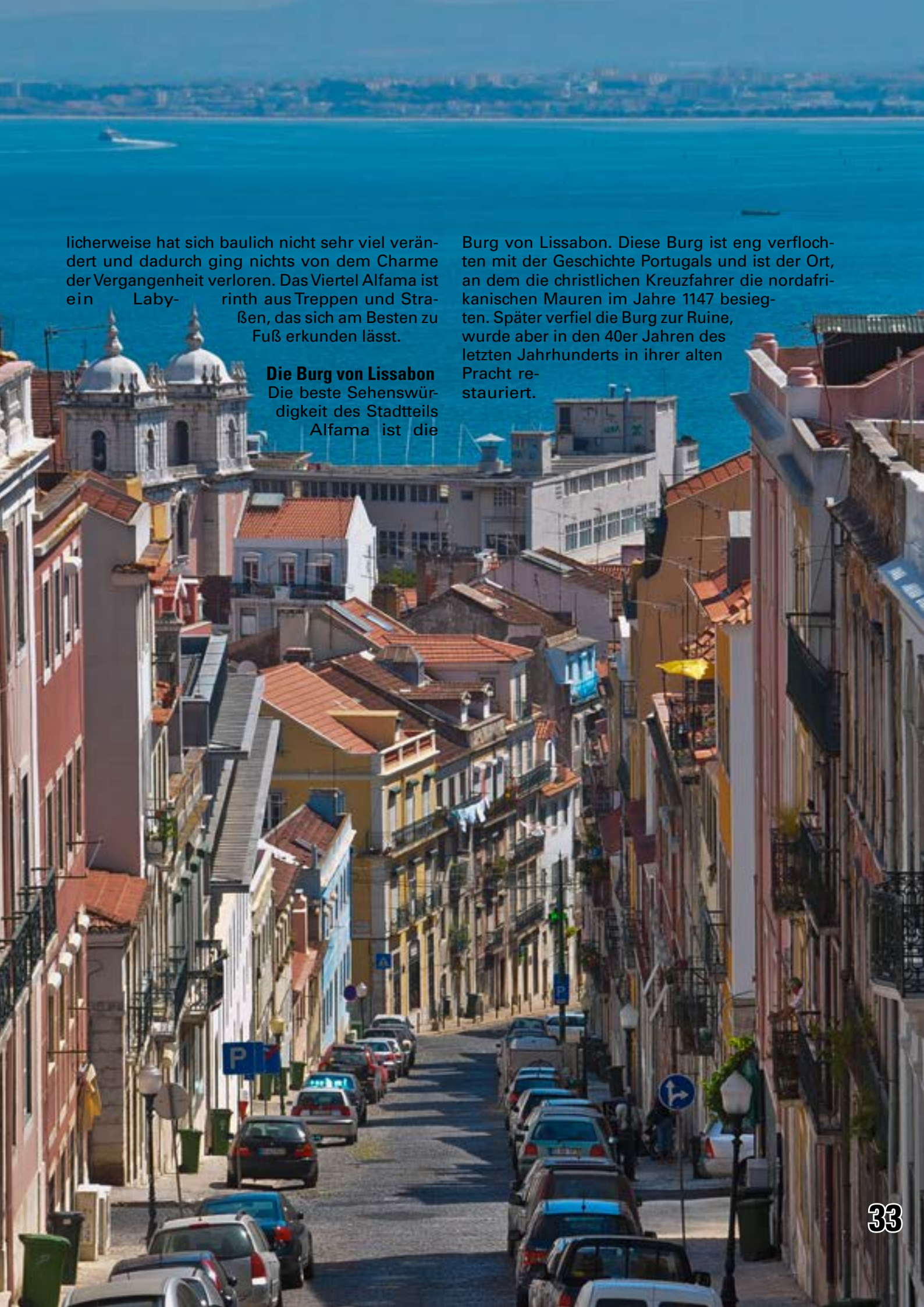
Alfama ist das älteste Stadtviertel von Lissabon. Man kann sich in diesem Labyrinth aus engen Straßen und Gassen, die von der Mündung des Tejo bis oben auf den Burghügel führen leicht verlaufen.

In diesem ältesten Viertel befinden sich einige von Lissabons historisch wichtigsten Gebäude: die Burg Lissabons, der National Pantheon und die Sankt Antonius Kirche.

Vor dem 13. Jahrhundert lag das Viertel Alfama außerhalb der Stadtmauern. Hier wohnten die ärmsten Bewohner der Stadt, die im wahrsten Sinn des Wortes um ihr Überleben kämpfen mussten. Damit bekam das Viertel den Ruf einer harten und unterprivilegierten Gegend, auch als Lissabon sich ausbreitete und Alfama von Dockarbeitern und Seeleuten bewohnt wurde. Die waren vermutlich auch nicht zimperlich um Umgang mit anderen Menschen.

Heute hat sich Alfama frei gemacht von diesem etwas finsteren Status und ist zu einer trendigen Gegend geworden, die anscheinend gerne von jungen Portugiesen bewohnt und belebt wird. Glück-

Haupteinkaufsstraße mit dem Tor zum Meer



licherweise hat sich baulich nicht sehr viel verändert und dadurch ging nichts von dem Charme der Vergangenheit verloren. Das Viertel Alfama ist ein Labyrinth aus Treppen und Straßen, das sich am Besten zu Fuß erkunden lässt.

Die Burg von Lissabon

Die beste Sehenswürdigkeit des Stadtteils Alfama ist die Burg von Lissabon. Diese Burg ist eng verflochten mit der Geschichte Portugals und ist der Ort, an dem die christlichen Kreuzfahrer die nordafrikanischen Mauren im Jahre 1147 besiegten. Später verfiel die Burg zur Ruine, wurde aber in den 40er Jahren des letzten Jahrhunderts in ihrer alten Pracht restauriert.

Lusitanohengst der portugisischen Reitschule

Portugisische Reitschule und Sintra

Fahrt von Lissabon nach Sintra

Zwischen Lissabon und Sintra, an der IC19, lohnt sich ein Besuch des „Palácio Nacional de Queluz", ein prächtiger Palast im Rocaille-Stil aus dem achtzehnten Jahrhundert. In den Gartenanlagen können wir uns eine Vorführung der „Portugiesischen Reitschule" anschauen und die hochwertige Klasse der Lusitano-Pferde bewundern, die in Alter, im Alentejo, in der alten Pferdezuchtanstalt des Königshauses gezüchtet werden.

Die „Escola Portuguesa de Arte Equestre" (http://arteequestre.pt) wurde im Jahr 1979 gegründet, hatte aber eine Vorläuferschule aus dem 18. Jahrhundert, die Academia Equestre da Corte Portuguesa. Sie hat sich der Pflege der Hohen Schule (Klassische Reitkunst) mit iberischen Pferden verschrieben.

Der „Palácio Nacional de Queluz", auch Palácio Real de Queluz genannt, zu Deutsch Nationalpalast von Queluz, ist eine der größten Rokoko-Schlossanlagen Europas. Er befindet sich in der Stadt Queluz, in der Nähe Lissabons und wird als „portugiesisches Versailles" bezeichnet.

Alte Sommerresidenz des portugiesischen Könighauses rund 30 km westlich von Lissabon. Ideales Ziel für einen Tagesausflug von Lissabon aus.

Sintra – Sommerresidenz der Könige

Die ehemalige Sommerresidenz des portugiesischen Königshauses liegt rund 30 km westlich der Hauptstadt und ist ein ideales Ziel für einen Tagesausflug von Lissabon aus.

Der Ort liegt zu Füßen der Serra de Sintra, einem Mittelgebirgszug, der sich von der Atlantikküste nach Osten ins Land erstreckt. Auf der Website der Stadt www.cm-sintra.pt erfährt man die wichtigsten Dinge, die man beim Besuch der Stadt wissen sollte.

Heute ist der Ort ein Urlaubsort am Fuß des portugiesischen Sintra-Gebirges. Die Stadt war lange Sommerresidenz der portugiesischen Könige. Das in dieser Zeit aufgeforstete und bis heute bewaldete Gelände um die Stadt ist mit pastellfarbenen Herrenhäusern und Palästen gespickt. Der Nationalpalast von Sintra wurde im maurischen und manuelinischen Stil erbaut und fällt besonders durch seine zwei großen konischen Kaminschornsteine und die kunstvollen Verkleidungen mit Keramikfliesen (Azulejos) auf. Der auf einem Hügel gelegene Palácio Nacional da Pena aus dem 19. Jahrhundert ist für seine märchenhafte Gestaltung und herrlichen Ausblicke bekannt.

Palácio Nacional de Sintra

Der „Palácio Nacional de Sintra" stellt eine ehemalige königliche Sommerresidenz im Zentrum der Stadt dar. Auffallendes Merkmal dieses Gebäudes im manuelinischen Stil sind die beiden weißen, konisch geformten Kamine, die sich über dem Küchenbereich befinden. Der Palast beinhaltet heute ein Museum, welches einen guten Einblick in das manchmal recht eigenwillige höfische Leben und Treiben der vergangenen Jahrhunderte liefert.

Palácio Nacional de Pena

Mit dem Bus oder aber auch zu Fuß gelangt man zum Königsschloss „Palácio Nacional da Pena", welches hoch über der Stadt thront. Dieses Märchenschloss, welches im 19. Jahrhundert durch König Dom Fernando II in Auftrag gegeben wurde, vereint verschiedene Baustile und erinnert mit seiner phantasievollen Architektur an Neuschwanstein in Bayern.

Erbaut wurde der Komplex von einem deutschen Baumeister an einer Stelle, an der sich ursprünglich ein mittelalterliches Kloster befand. Vom Schloss aus, das umgeben ist von einer weitläufigen Parkanlage, hat man einen tollen Ausblick über das gesamte Umland.

Burganlage Castelo dos Mouros

Beim Aufstieg zum Königsschloss über eine kurvenreiche Straße kommt man auch an der mächtigen Burganlage „Castelo dos Mouros" vorbei, die noch aus der Zeit der maurischen Besetzung stammt. Sie wurde im 8. oder 9. Jahrhundert an strategisch günstiger Lage errichtet. Genau so stellt man sich südländische Burganlagen vor.

Die kurze Reise nach Sintra führt uns in eine andere Zeit. Sintra ist stellenweise ein Ort zum Träumen – so wie das Hotel „Palacio de Seteais". Ein Blick auf die Homepage www.tivolihotels.com zeigt das bereits. Man könnte sich hier einen – wahrscheinlich teuren – Kaffee leisten. Das Ambiente wäre es wert!

Schloss Sintra und Parque da Pena

Der Palácio Nacional da Pena (deutsch Nationalpalast Pena) ist ein Schloss in der portugiesischen Stadt Sintra. Es wurde nach 1840 im Auftrag des portugiesischen Titularkönigs und Königsgemahls Ferdinand II. (1816–1885) auf den Ruinen eines Klosters errichtet. Häufig, aber fälschlich auch als „Kummerpalast" bezeichnet (Pena heißt Kummer, Traurigkeit auf portugiesisch) leitet sich der Name vom nahen Felsmassiv (Penedo) ab, auf dem das Schloss errichtet wurde.

Unter der Regentschaft König Johanns II. wurde zwischen 1481 und 1495 an der Stelle, die heute das Schloss einnimmt, ein Männerkloster des Hieronymitenordens erbaut. Unter Manuel I. (1469 – 1521) wurde es im Stil der Manuelinik umgestaltet. 1755 zerstörte das große Erdbeben von Lissabon wichtige Teile der Anlage. Daher wurde das Kloster 1834 aufgegeben.

Ferdinand II., der 1836 Königin Maria II. (1819 – 1853) geheiratet hatte, war von der Gegend um Sintra so fasziniert, dass er 1838 die Anlage einschließlich einiger umliegender Gehöfte und der nahe gelegenen Maurenfestung Castelo dos Mouros kaufte und Schloss und Garten in seiner heutigen Form anlegte. Ferdinand finanzierte den Bau aus privaten Mitteln.

Der Schlossbau ist ein Konglomerat aus den verschiedensten europäischen und arabischen Baustilen. Arabische Einflüsse zeigen sich unter anderem in den holzgeschnitzten Decken, die sich tunnelförmig über die Räume wölben, sowie den kunstvollen Wandverkleidungen mit Keramikfliesen aus dem 15. bis 16. Jahrhundert, den sogenannten Azulejos. Seine heutige Form geht vor allem auf das 15. und frühe 16. Jahrhundert unter Manuel I. (1469–1521) zurück. Dessen Ausgestaltung des Palácio Nacional de Sintra erfolgte im Stile der Manuelinik. Ein Kunstbegriff, der bei uns in Deutschland kaum bekannt ist daher kurz erläutert wird.

Wir gehen jetzt in das Schloss...

Manuelinik

Die Manuelinik (auch Emanuelstil, Manuelinischer Stil oder Emanuelismus genannt) ist ein prunkvoller Architekturstil, der nur im Königreich Portugal des frühen 16. Jahrhunderts auftrat. Benannt ist die Manuelinik nach König Manuel I. (Regierungszeit von 1495 – 1521), der während der wirtschaftlichen und kulturellen Blütezeit Portugals an der Macht war. Der Stilbegriff „manuelino" wurde durch den Historiker Francisco Adolfo de Varnhagen in seiner Schrift „Notícia Histórica e Descriptiva do Mosteiro de Belém" von 1842 eingeführt. Die Manuelinik ist der früheste portugiesische Kolonialstil, und kann als eine Sonderform der Spätgotik oder einen Mischstil zwischen Gotik und Renaissance betrachtet werden. Spanische, italienische, flämische, maurische und indische Stilelemente sowie maritime Ornamente wie z. B. Schiffstauwerk sind in diesen Bauten zu finden.

Inspiriert wurde der manuelinische Stil durch die Reisen der Seefahrer Vasco da Gama und Pedro Álvares Cabral, deren Entdeckungen und Eroberungen Portugal zu jener Zeit einen besonderen Reichtum bescherten. Daher wird auch ein afrikanischer oder indischer Einfluss angenommen.

Schlosspark „Parque da Pena"

Die Parkanlagen um das Schloss sollten zunächst als klassischer Englischer Garten angelegt werden, wurden dann aber ähnlich historisierend gestaltet wie das Schloss. Bevor der Park angelegt wurde, war der Gebirgszug so kahl wie eine Mondlandschaft, was dem Massiv im Volksmund den Namen „Monte da Lua" eintrug (Deutsch: Mondberg).

In dem 85 Hektar großen Schlosspark wachsen neben einheimischen Kiefern, Eichen und Ginster auch exotische Pflanzen, wie tasmanische Baumfarne, Azaleen aus Japan oder kalifornische Mammutbäume. Der Farngarten wurde von Königin Maria II. angelegt.

Weltkulturerbe

Seit 1995 gehört das Schloss, einschließlich der umliegenden Kulturlandschaft und weiteren Palästen Sintras, zum Welterbe der Menschheit der UNESCO. Aus diesem Anlass wurde ein staatseigenes Unternehmen gegründet, das den Schlosspark und weitere Parkanlagen von Sintra, wie z. B. den Schloss und Park von Monserrate, instand hält.

Schloss Sintra – Wohnflügel der portugisischen Könige

Schloss Sintra – der Stilmix wird sichtbar

Fotomodell in königlicher Bekleidung im Schlosshof, rechts Ausschnitt aus dem Kleid

Die königlichen Gemächer

An sich wollten wir die Wohnräume der königlichen Familie besichtigen, aber vor dem Eingangsbereich standen eine Menge Menschen und beobachteten die Aktion eines Werbefotografen. Es war interessant – eine junge Frau – die völlig erschöpft vor uns den Berg zum Schloss heraufgewankt war – stand vor der Schlosswand in einem wunderbaren, wahrhaftig königlichen Kleid und wirkte plötzlich schön, völlig fit und entspannt. Nichts war mehr von den „Aufstiegsbelastungen" zu spüren oder zu sehen. Wir erlebten die Wandlung eines erschöpften Weibchens zur attraktiven Modefrau. Das Fotomodel passt mit seiner Aufmachung zum Schloss und seiner schönen Inneneinrichtung.

Das Innere des Palastes ist interessant, da es so restauriert wurde, dass es sich heute so darstellt wie 1910, als die Königin Amélia ihre letzte Nacht in Portugal verbrachte, bevor sie wegen der Revolution nach Brasilien fliehen musste. In den königlichen Gemächern – es sind nicht einfach Wohnräume – scheint noch immer ein Monarch mit seiner Familie zu leben, so vermitteln es die Einrichtung und Dekorationen. Das ursprüngliche Mobiliar blieb weitgehend vollständig erhalten und könnte noch genutzt werden.

Doch Portugal ist seit 1910 Republik,und der Palast steht Besuchern offen Die gehen durchaus staunend und beeindruckt angesichts des überschwänglichen Luxus durch die verschiedenen Räumlichkeiten. Doch als erstes ist der schöne Innenhof zu nennen, um den sich alle Wohnräume in zwei Etagen gruppieren. Diese Anordnung hat ein offenes, lichtdurchflutetes und sicher sehr angenehmes Wohnen ermöglicht.

Wenn man durch die Wohnräume geht, fühlt man sich teilweise in die Atmosphäre eines Grand Hotels versetzt und kann sich die Lebensumstände durchaus als sehr angenehm vorstellen. In dieser Wohnlage waren sicherlich die verschiedenen Terrassen und Balkone, die eine herrliche Aussicht über die Landschaft bis zum Meer boten ein Pluspunkt für das entspannte Wohnen und Leben im Schloss.

Aber auch die verschiedenen „offiziellen" Räume verbreiten eine durchaus heitere Stimmung und wären auch heute noch geeignet, um einen Staatsempfang durchzuführen. Da wäre manches Land sicherlich froh, wenn es über derartige Repräsentationsräume verfügen könnte.

Möchte man Schloss Sintra und den Parque da Pena besichtigen sollte Zeit mitgebracht werden. Wir waren etwa vier Stunden im Schloss und haben viel, aber längst nicht alles besichtigen können.

Dafür haben wir noch den Nationalpalast von Sintra, der im maurischen und manuelinischen Stil erbaut wurde von außen gesehen. Er fällt besonders durch seine zwei großen konischen Kaminschornsteine und die kunstvollen Verkleidungen mit Keramikfliesen (Azulejos) auf.

Innenhof des königlichen Wohntraktes

Repräsentationsraum und Ballsaal mit Kronleuchter

Segel setzen

Segel setzen ist zum Teil schweißtreibende Handarbeit

Auslaufen aus Lissabon

Auslaufen aus dem Hafen von Lissabon und Segel setzen

Es gibt fast nichts, was man auf den großen Kreuzfahrtschiffen nicht machen kann. Angefangen von Bowling bis hin zum Eislaufen, findet sich alles auf den Mega-Linern dieser Welt. So nicht auf der Royal Clipper und genau das ist der große Luxus!

Einschiffung

Einschiffung zum Hafen „Passageiros Santa Apolonia". Da liegt sie in der Sonne, die Royal Clipper. Schön anzuschauen. Um 16 Uhr beginnt die Einschiffung, so der Plan. Pünktlich um 16 Uhr startet die Einschiffung. Wir war schon auf vielen Kreuzfahrten mit großen imposanten Schiffen. Dort geht es organisiert, unpersönlich und schnell zu, außer bei COSTA. Aber hier ist es anders – man geht wie ins Wohnzimmer fremder und freundlicher Menschen – klein, gemütlich, entspannt und familiär.

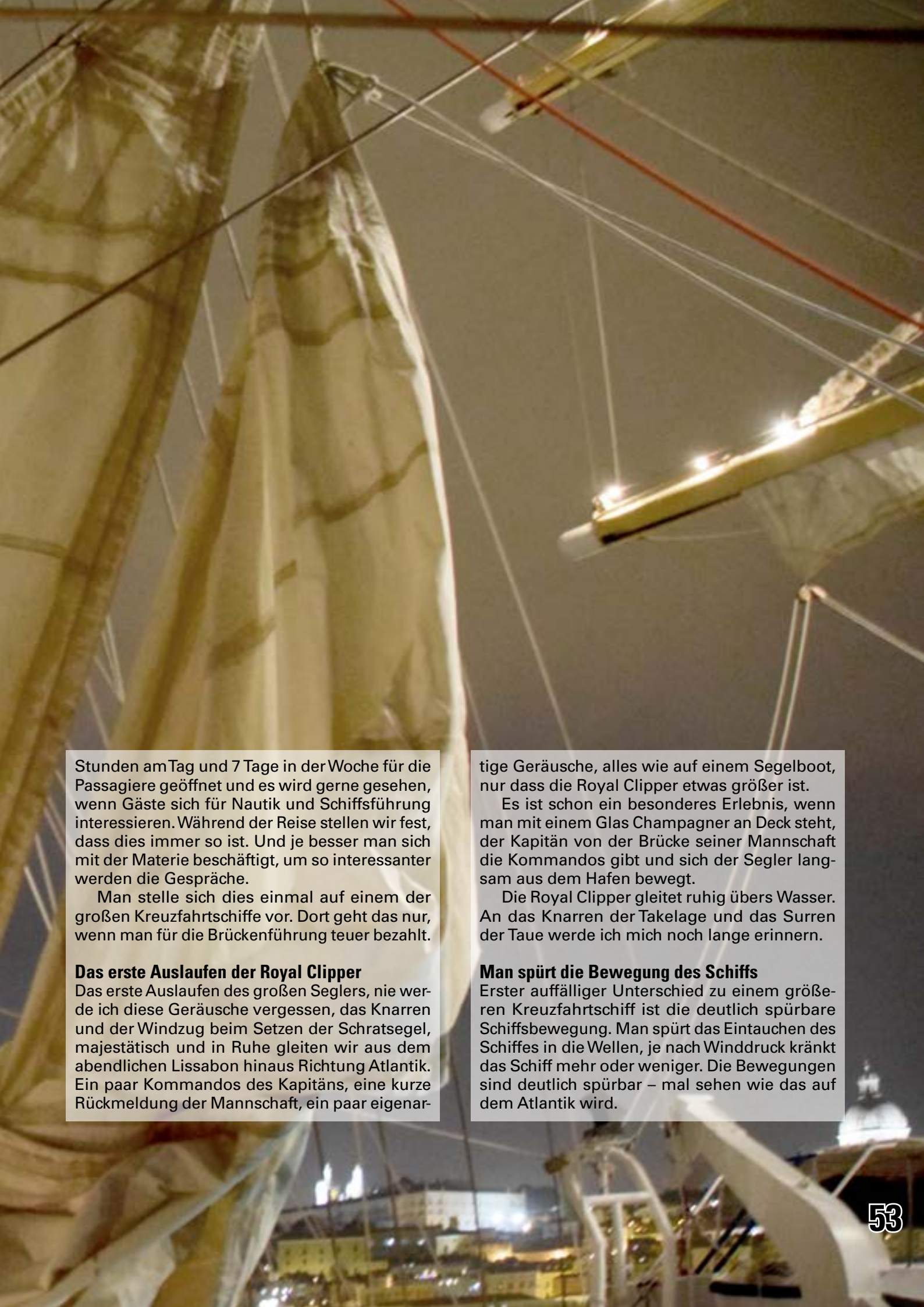
In dieser legeren, lässigen und sehr entspannten Atmosphäre vergisst man vom ersten Augenblick nach Betreten des Schiffes den Alltag und wird eins mit Schiff und Meer.

Vorsichtig, tastend, fast behutsam gehen die Passagiere auf dieses Schiff. Unglaublich, ich stehe auf dem großen Segler, schnell sind alle Formalitäten erledigt. Die Crew empfängt uns herzlich, wir werden auf unsere Kabine gebracht, die Koffer sind schon da. Außenkabine, zwei Bullaugen, alles da was das Herz begehrt.

Willkommen auf der Brücke

Das erste Auslaufen der Royal Clipper bringt sogleich das erste Highlight. Man kann schon beim ersten Ablegemanöver mit auf der Brücke stehen und hautnah mitbekommen, wie der Kapitän sein Schiff manövriert. Und hier lernt man fast in der ersten Stunde an Bord: die Brücke ist 24

Segelsetzen beim Auslaufen ist schweißtreibende Handarbeit



Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche für die Passagiere geöffnet und es wird gerne gesehen, wenn Gäste sich für Nautik und Schiffsführung interessieren. Während der Reise stellen wir fest, dass dies immer so ist. Und je besser man sich mit der Materie beschäftigt, um so interessanter werden die Gespräche.

Man stelle sich dies einmal auf einem der großen Kreuzfahrtschiffe vor. Dort geht das nur, wenn man für die Brückenführung teuer bezahlt.

Das erste Auslaufen der Royal Clipper

Das erste Auslaufen des großen Seglers, nie werde ich diese Geräusche vergessen, das Knarren und der Windzug beim Setzen der Schratsegel, majestätisch und in Ruhe gleiten wir aus dem abendlichen Lissabon hinaus Richtung Atlantik. Ein paar Kommandos des Kapitäns, eine kurze Rückmeldung der Mannschaft, ein paar eigenartige Geräusche, alles wie auf einem Segelboot, nur dass die Royal Clipper etwas größer ist.

Es ist schon ein besonderes Erlebnis, wenn man mit einem Glas Champagner an Deck steht, der Kapitän von der Brücke seiner Mannschaft die Kommandos gibt und sich der Segler langsam aus dem Hafen bewegt.

Die Royal Clipper gleitet ruhig übers Wasser. An das Knarren der Takelage und das Surren der Taue werde ich mich noch lange erinnern.

Man spürt die Bewegung des Schiffs

Erster auffälliger Unterschied zu einem größeren Kreuzfahrtschiff ist die deutlich spürbare Schiffsbewegung. Man spürt das Eintauchen des Schiffes in die Wellen, je nach Winddruck kränkt das Schiff mehr oder weniger. Die Bewegungen sind deutlich spürbar – mal sehen wie das auf dem Atlantik wird.

Hängebrücke „Ponte 25 de Abril“ – gerade so geschafft

Die Hängebrücke „Ponte 25 de Abril“ wird mit 60 Meter hohen Masten durchfahren

Die ersten Segel nach dem Auslaufen sind gesetzt

Takelage Royal Clipper im Nachtlicht

Royal Clipper unter Vollzeug (Ortiginalbild Star Clippers) – Stereoskopisches Bild für Rot-Blau -Anaglyphenbrille

Großsegler

Schiff mit klassischem Klipperbug

Fünfmast Vollschiffe – Royal Clipper und Preussen

Die Royal Clipper ist ein fünfmastiges Vier-Sterne-Luxus-Kreuzfahrtschiff in Volltakelung, gebaut nach dem Vorbild des Fünfmast-Vollschiffes Preussen (In Dienst gestellt 1902, vor Dover gestrandet 1910).

Das Schiff der Reederei Star Clippers ist zurzeit mit 132 Meter Länge das zweitlängste Segelschiff weltweit. Es hat eine Kapazität für 227 Passagiere. Der 1990 in Danzig gebaute Rumpf war für ein segelunterstütztes Kreuzfahrtschiff des polnischen Bergarbeiterverbandes namens Gwarek geplant, das mit mechanisch verstellbaren Flächensegeln à 600 m² an drei Masten ausgerüstet werden sollte.

Im Jahr 1999 wurde der Rumpf nach Plänen des polnischen Segelschiffskonstrukteurs Zygmunt Chore zu einem Großsegler umgebaut. Dazu wurde das Schiff mit einem klassischen Klipperbug mit 11 m Bugspriet und einem an das negativ geneigte Spiegelheck angesetzte 24 m ausladende Seglerheck versehen. Eine eingebaute Klappe (Hecktor) dient als künstliches Ufer für das Baden im Meer. Fertiggestellt wurde die Royal Clipper durch eine niederländische Werft (Merwede Shipyard BV). Das Schiff ist mit modernen Navigationssystemen ausgerüstet und besitzt als Besonderheit der Besegelung motorisch in die Hohlrahen einziehbare Segel, die von Deck aus gesetzt und geborgen werden können. Die 227 Passagiere haben in 114 Kabinen verschiedener Kategorien Platz.

Das Vorbild

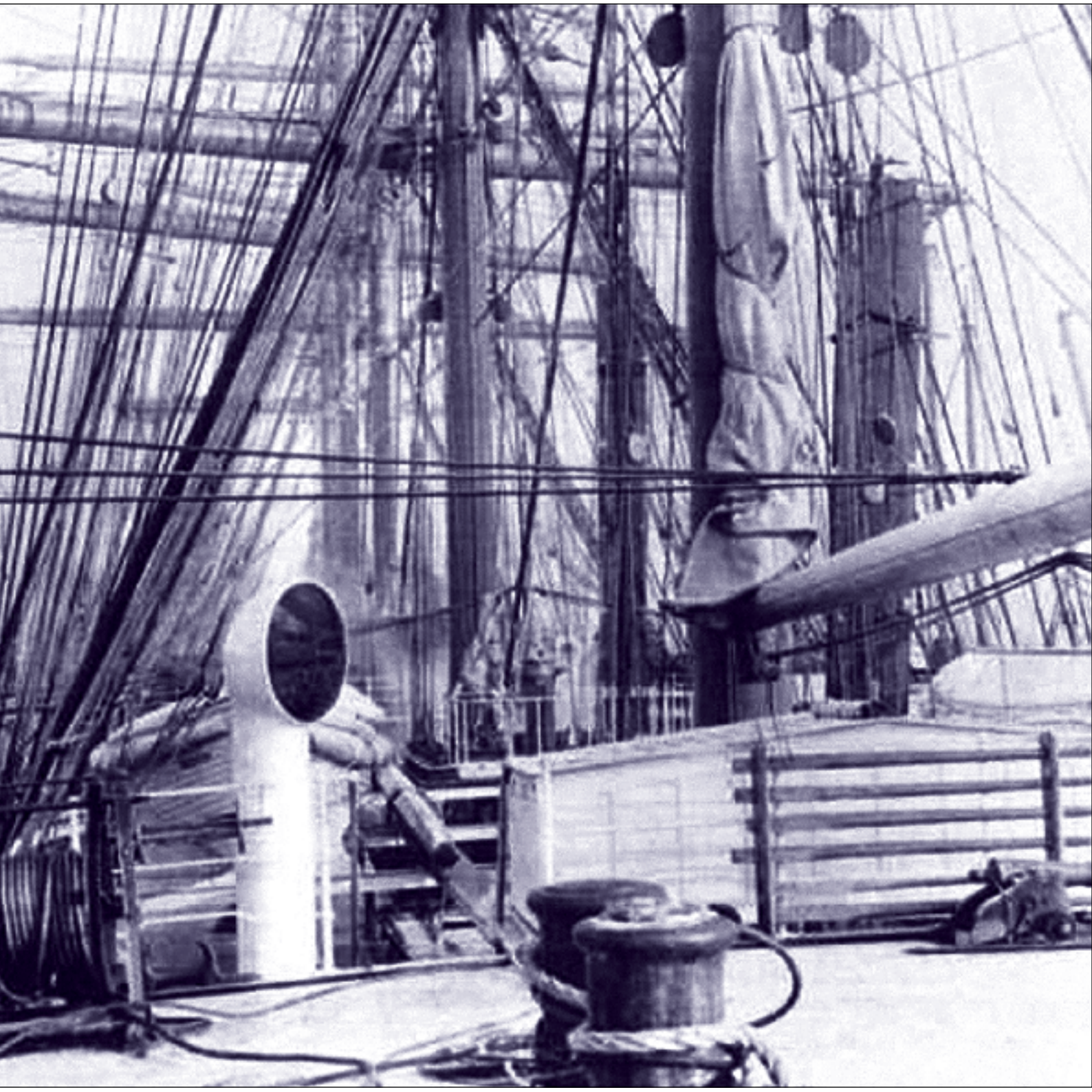
Die Preussen (1902 – 1910) war ein deutsches Fünfmast-Vollschiff der Reederei F. Laeisz. Sie gilt als das bekannteste Schiff, das nach dem Königreich Preußen benannt wurde. Die Schreibweise des auf dem Schiffsrumpf aufgetragenen Namens war in Kapitalschrift mit „Preussen“ ausgeführt, zudem wurde diese Schreibweise auch in den Schriften der Reederei F. Laeisz so verwendet.

Die Preußen war bis zur Inbetriebnahme des Kreuzfahrtschiffes Royal Clipper im Jahr 2000 das einzige je gebaute Fünfmastvollschiff und erreichte mit 30 Rahsegeln auch das Maximum in der Anzahl der Segel. Sie zählt zu den größten Segelschiffen der Schifffahrtsgeschichte überhaupt. Größer waren nach der Tonnage lediglich die französische Fünfmastbark „France“, welche anfänglich mit zwei Dieselmotoren ausgerüstet war, die R. C. „Rickmers“, eine deutsche Auxiliar-Fünfmastbark der Reederei Rickmers und der stählerne US-amerikanische Siebenmastgaffelschoner „Thomas W. Lawson“, der größte Schoner und das größte Segelschiff der Welt, das nie einen Hilfsantrieb besaß. Die Preussen war aber der größte Rah-Segler der Welt, das nie mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet wurde.

Ein Vollschiff mit fünf Masten zu bauen, ein Schiff, bei dem auch der hinterste Mast mit Rahsegeln getakelt ist. Die quer gehängten Segel sind äußerst windgreifend, am Heck aber erschweren sie das Manövrieren ungemein. Daher hatte sich bisher noch kein Schiffskonstrukteur an derartige Schiffskonstruktion für einen Segler gewagt.

Doch einer war insgeheim dran: Carl Ferdinand Laeisz, Sohn von Carl Laeisz und Enkel des Gründers der Reederei F. Laeisz. Carl Ferdinand Laeisz galt als genialer Schiffbauer. Ab 1892 konstruierte er nur noch Viermaster. Er optimiert Schiffsrümpfe mit wissenschaftlichen Methoden, streckte den Breitenindex der Rümpfe. Betrug das Verhältnis Länge zu Breite bisher 6:1, so puscht er es auf über 7:1. Seine schlanken Schiffe segelten schneller und gingen höher an den Wind. Ihm verdankten die Laeiszschen Segler, deren Name aus Tradition mit P beginnt, den ehrenvollen Namen „Flying-P-Liner“. Mit für die Konkurrenz beängstigender Regelmäßigkeit verkürzten sie die Route zwischen Hamburg und den chilenischen Salpeterhäfen. Es schien als flögen die P-Liner um das unberechenbare Kap Horn. Doch die Perfektion der schnellen Segler ist eine Flucht nach vorn: Nur so kann Carl Ferdinand Laeisz die Zeitenwende zum Dampfer zumindest verzögern. Die weltweite Dampferflotte hatte bereits 1890 die Gesamttonnage aller Segler überholt.

Der Erfolg gab dem Konstrukteur Recht: Seine Flotte segelt prächtige Gewinne ein. Doch im Sommer 1900 stirbt der Juniorchef überraschend im Alter von 48 Jahren. Mitten während der Trauerphase fand sein Vater im Schreibtisch des Sohnes eine Überraschung: fertige Pläne für ein Fünfmastvollschiff. Einem Vermächtnis gleich vereint der Sohn in diesem Schiff sein ganzes technisches und nautisches Wissen. Der Rumpf wird kühne 7,6-mal so lang wie breit. Das Schiff scheint ausgereift, betriebswirtschaftlich optimiert. Nur 38 Mann Besatzung braucht der Segler, Schiffe in vergleichbarer Größe hätten noch vor wenigen Jahrzehnten mehr als 100 Mann benötigt. Bald schon gibt der Vater in Bremerhaven das Meisterstück des toten Sohnes in Auftrag. Den Stapellauf am 7. Mai 1902



Am Besanmast an Deck der Preussen (Bild : Europäisches Segel-Informationssystem > Großsegler Preussen)

erlebt er gleichwohl nicht mehr, denn im Jahr zuvor stirbt auch er.

Die Preussen unternimmt eine Reihe von schnellen Reisen von Hamburg nach Südamerika. Bei ihrer letzten Reise von Hamburg nach Valparaiso kollidierte die Preussen vor Dover mit dem Dampfer „Brighton", einer Kanalfähre auf der Überfahrt von Newhaven nach Dieppe. Optische und akustische Signale werden auf der Fähre Brighton nicht wahrgenommen. Die Fähre war als Dampfschiff dem Segelschiff gegenüber ausweichpflichtig, musste also hinter seinem Heck passieren. Trotz einem Manöver „des letzten Augenblicks" durch den Kapitän der Preussen konnte eine Kollision nicht verhindert werden und die Preussen lief in der Folge dieses Unfalls und des Wetters vor Dover auf Grund.

Bei dem Unglück am 6. 11. 1910 ging „nur" das Segelschiff verloren, Menschen kamen nicht zu schaden. Trotzdem – ein herber Verlust für die Reederei, obwohl Teile der Ladung, die unter anderem aus Klavieren bestand, geborgen werden konnten.

Der Kaiser selbst telegraphiert an Laeisz, um sein Bedauern auszudrücken. Jedoch der ganze Stolz der „Flying-P-Reederei" war nicht mehr – die „Preussen" kam 1910 nicht wieder zurück. Übrigens: Das Wrack der Preussen ist heute noch vor Dover zu sehen, so Kapitän Klaus bei einem Vortrag an Bord.

Nachbau der Preussen

Im Jahr 2000 wurde ein Nachbau der ‚Preussen, die „Royal Clipper" getauft. Sie ist ein fünfmastiges Vier-Sterne-Luxus-Kreuzfahrtschiff in Volltakelung, ein so genanntes Vollschiff mit einer vollautomatischen Besegelung. Das bedeutet, dass das Deck des Schiffes deutlich aufgeräumter aussieht als das Deck der früheren Preussen auf der alten Abbildung auf der linken Seite. Ein Vergleichsbild ist auf der Seite 66 zu sehen. Aufgenommen auf der Royal Clipper an vergleichbarer Position, ebenfalls vom Besanmast nach vorne zum Bug.

Und noch ein Unterschied zum Vorgänger. Die „Royal Clipper" schippert nicht Salpeter, sondern Gäste über die Meere. Und die 228 Kreuzfahrer werden von einer hundertköpfigen Crew umsorgt. Und die „Royal Clipper" verfügt über einen diesel-elektrischen Antrieb, falls der Wind mal nicht aus der richtigen Richtung weht. Diesen fehlenden Motorantrieb hatte die Preussen nicht zu bieten. Und das wurde ihr in letzter Konsequenz zum Verhängnis.

Preussen 1909

Preussen

Preussen – Nachbau

Am Besanmast an Deck der Royal Clipper an etwa der gleichen Position wie am Bild Seite 64

Muskelkraft und die Zusammenarbeit vieler Menschen waren notwendig um die Preussen zu bedienen und sicher zu führen. Überall warten starke und belastbare Männer gefordert, wenn Anker gelichtet, Segel gehisst oder eingeholt werden mussten oder aber bei einem Wassereinbruch über Stunden die Pumpen zu betätigen waren, um Wasser aus dem Schiff zu bekommen. Auf Seite 64 ist ein altes Bild vom Deck der Preussen zu sehen, aufgenommen vom Besanmast Richtung Bug des Schiffes. Es fällt sofort die unüberschaubare Menge an stehendem und laufendem Gut auf, die das Schiff aufzuweisen hatte. Und all dieses musste von Menschen in allen möglichen Situationen im Team bedient werden. Und es waren viele Menschen notwendig um ein Schiff wie die Preussen in Fahrt zu bringen und in Fahrt zu halten. Es waren daher etwa 400 Seeleute an Bord, die das Schiff zum Betrieb benötigte.

Das Bild links zeigt eine Aufnahme aus der etwa gleichen Position am Besanmast auf der Royal Clipper. Man erkennt die weißen Kappen an den Enden der Rahen. Hierin verbergen sich die Stellmotoren für die Rahsegel. Diese Motoren sind mit einer langen Welle verbunden. Jede einzelne Rah kann angesteuert werden um ein Segel aus- oder einzufahren. Es können aber auch gleichzeitig alle Segel eines Mastes gesteuert werden. Um also die Segel zu setzen sind nur noch ein paar Seeleute pro Mast erforderlich, die im Wesentlichen den Prozess des Segelsetzens überwachen und einzelne Korrekturen vor allem bei den unteren Segeln vornehmen.

Diese automatisierte Art die Segel zu setzen erklärt, warum weniger laufendes Gut an Bord der Royal Clipper zu sehen ist und das ganze Schiff dadurch etwas übersichtlicher wirkt als sein Vorgänger.

Trotzdem – es gibt viel zu tun für die Seeleute an Deck. So sind rechts zwei Mann zu sehen, welche die Vorsegel (Schratsegel) bergen, die Leinen bedienen und geordnet festlegen. Und zwei weitere warten am Bugspriet darauf, die Segel festzuzurren.

Aber der Unterschied zu früher wird an folgender Zahl deutlich. Heute sind nur noch fünf Mann an Bord, die in die höchsten Rahen klettern können und müssen. Früher musste das im Grunde jeder Seemann beherrschen und dann auch tatsächlich nach oben klettern, bei jedem Wetter. Da ist die moderne Segelei auf der Royal Clipper doch irgendwie deutlich entspannter und auch besser beherrschbar, auch wenn die Arbeit immer noch hart ist.

Fünfmastvollschiff Royal Clipper mit Vollzeug (Pressebild Reederei)

Was ist eigentlich ein Windjammer?

Segelschiffe wie die „Gorch Fock“, die „Kruzenshtern“ oder die „Royal Clipper“ werden oft als **Windjammer** bezeichnet. Das ist kein spezieller Schiffstyp, sondern ein Sammelbegriff für aus Metall gebaute Großsegler mit mehreren Masten und unterschiedlichen Segeln. Der Begriff „Windjammer“ leitet sich vermutlich vom englischen „to jam“ (pressen) her. Demnach heißt die wörtliche Übersetzung also „Windpresser“.

Windjammer sind in der Unterhaltung teuer und können daher von privaten Organisationen in der Regel kaum unterhalten werden. Viele Segeln daher unter der Flagge der Marinen ihrer Länder und dienen der Ausbildung von Kadetten für die Handelsschifffahrt oder für die Kriegsmarinen.

Bark

Die Bark ist ein Segelschiffstyp mit mindestens drei Masten, der an den vorderen Masten Rahsegel trägt, am letzten Mast dagegen nur Schratsegel. Eine Bark mit einer größeren Anzahl an Masten heißt der Anzahl der Masten entsprechend **Viermastbark** oder **Fünfmastbark**. Eine zweimastige Variante bezeichnet man dagegen als **Schonerbrigg** oder **Brigantine**.

Bei der Dreimastbark heißen die Masten vom Bug zum Heck: Fockmast, Großmast und zuletzt Besanmast. Die Viermastbark hat an dritter Position den Kreuzmast. Bei der Fünfmastbark gibt es verschiedene Benennungen: Fockmast, Großmast, Mittelmast, Kreuzmast, Besanmast. Anstatt dem Kreuzmast wird oft auch vom Achtermast vor dem Besanmast gesprochen.

Die Bark war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Hochseefrachtschiff weit verbreitet.

Dreimastbark

Der Begriff „Bark“ benennt immer einen Dreimaster.

Viermastbark

Es gab zwischen 1800 und 1900 etwa 440 Viermast-Rahsegler in der Welthandelsflotte, von denen um die 130 als Vollschiffe bei Lloyds registriert waren. Ein Großteil davon wurden als Viermastbarken von Anbeginn an geführt, da Lloyds bis 1887 nicht generell zwischen den beiden Viermast-Besegelungsarten unterschied. 40 bis 50 Viermaster fuhren bis zu ihrem Ende als Viermastvollschiffe, die übrigen, 390 bis 400 waren Viermastbarken, sei es von Anbeginn an oder als umgebaute Vollschiffe.

Barkentinen

Eine **Schonerbark** ist ein Großsegler, den man auch als Barkentine, als Schonerbark mit Rahtopp am Großmast) Hermaphrodit-Bark oder seltener auch als **Barkschoner** bezeichnet. Es handelt sich dabei um eine **Mischtakelung** aus Rah- und Schratsegeln,

Bark Alexander von Humbold

also einem Mischtyp aus Bark und Schoner. Der Fockmast muss voll rahgetakelt sein, die übrigen Masten tragen Schoner- oder Gaffelsegel. Diese Takelungsart wurde um 1800 entwickelt.

Vollschiff

Ein Vollschiff ist ein Großsegler mit mindestens drei, sämtlich vollständig rahgetakelten Masten. Die **Zahl der Rahen** kann dabei variieren: Bei ungeteilten Mars- und Bramsegeln mit Royals (Klipper) sind es vier, bei geteilten Mars- und Bramsegeln (modernes Windjammerrigg) sechs, beim Jubiläumsrigg fünf Rahen (keine Royalsegel).

Der hinterste (achterste) Mast trägt ein zusätzliches Gaffelsegel (Besansegel) zur Unterstützung von Wende- und Halsemanövern. Neben dem Gaffelsegel trägt ein Rahsegler weitere Schratsegel als sogenannte Stagsegel, das sind an den Stagen befestigte Segel: vom Bugspriet zum Fockmast meist vier, selten fünf Klüversegel und zwischen den Masten typisch drei Stagsegel.

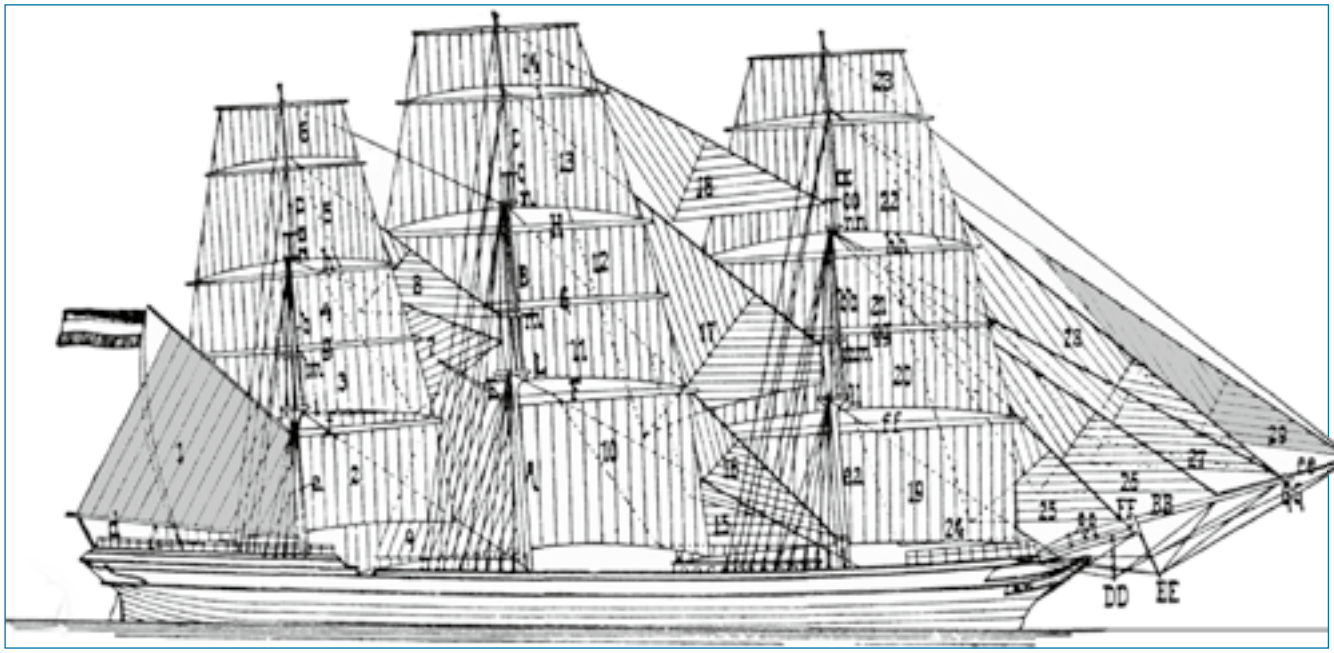
Schiffe mit einer größeren Anzahl an Masten heißen „**Viermastvollschiff**“ bzw. „**Fünfmastvollschiff**“ – eine höhere Mastzahl gab es nur bei Schonern und Barkentinen. Ein mindestens dreimastiges rahgetakeltes Segelschiff, dessen Besanmast ausschließlich über Schratsegel und nicht über Rahsegel verfügt, wird als Bark bzw. **Viermastbark** oder **Fünfmastbark** bezeichnet und üblicherweise nicht zu den Vollschiffen gerechnet.

Clipper/Klipper

Eine durchaus bekannte Schiffskategorie sind Clipper. Diese Schiffe wurden in den USA als schnelle Frachtsegler entwickelt. Ihre Blütezeit hatten sie in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Auffälligste Merkmale waren ein scharf geschnittener Bug mit hohlen Linien (Clipperbug), starke Bodenaufkimmung, eine im Verhältnis zur Schiffslänge geringe Breite und hohe erreichbare Geschwindigkeiten.

Diese Bauweise führte zu eingeschränkten Frachtmöglichkeiten, aber die Segler waren schnell, da die Masten, Stengen und Rahen verhältnismäßig groß dimensioniert waren. Oft wurden noch zusätzliche Leesegel geführt. Diese aufwändige Takelage erforderte eine große Besatzung.

Klipper hatten schlanke Schiffsrümpfe mit dem scharfen, nach innen gekrümmten Klipperbug, der diesen Seglern den Namen gegeben haben soll – von „clipping the waves“– „die Wellen schneiden“. Klipper waren meistens **Vollschiffe**, seltener Barken. Durch ihre hohe Schnelligkeit waren diese Holzschiffe sehr belastet und es sind nur wenige, die heute noch zu sehen sind. Einer der berühmten **Tee-Clipper**, die „Cutty Sark“ ist in Greenwich frisch restauriert wieder zu besichtigen.



Segelplan Dreimast-Vollschiff

Große Segler heute – eine Auswahl

Viermastbark „Sea Cloud I“
Im Jahre 1931 wurde sie im Auftrag des US-amerikanischen Multimillionärs und Börsenmaklers Edward Francis Hutton (1875–1962) als größte und luxuriöseste jemals gebaute Privatsegelyacht der Welt mit der Takelage einer Viermastbark von der Germania-Werft in Kiel unter dem Namen „Hussar II“ gebaut. Nach Kriegseinsätzen als US-Küstenwachschiff, mehr als sechsfachem Besitzerwechsel, langen Liegezeiten und drohendem Abwracken wurden die Luxusräume Restaurierungsarbeiten unterzogen. Heute wird sie unter dem Namen Sea Cloud I von der Firma „Hansa Cloud Ltd.“ auf Malta bereedert und von „Sea Cloud Cruises GmbH“ für Kreuzfahrten betrieben, ebenso wie die untenstehende Sea Cloud II.

Dreimastbark „Sea Cloud II“
Die Sea Cloud II ist gegenüber der Sea Cloud I eine Neukonstruktion. Dort fand am 24. Juni 1998 die Kiellegung statt. Es handelt sich um einen Rahsegler mit Vormast, Großmast und Besanmast. Das Schiff hat eine Länge von knapp 106 Metern, die größte Breite 16 Meter und der Tiefgang beträgt 5,70 Meter. Der Großmast hat eine Höhe von 57 Metern über Deck. Es wird traditionell von Hand gesegelt. Das Rigg wurde in Wolgast geplant und hergestellt, die 23 Segel mit einer Fläche von rund 3.000 Quadratmetern wurden in Polen gefertigt.

Der Stapellauf erfolgte am 18. März 1999. Getauft wurde sie am 6. Februar 2001 in Las Palmas/Kanaren. Taufpatin war Sabine Christiansen.

Viermastbark „Sedov“
Die Sedov ist eine aus Stahl gebaute Viermastbark mit Hilfsmaschine. Von der Sowjetunion und heute von Russland wird sie als Segelschulschiff verwendet. Sie wurde nach dem Marineoffizier und Polarforscher Georgi J. Sedow benannt. Die Sedov ist das größte noch segelnde traditionelle Segelschiff der Welt und das zweitgrößte überhaupt, übertroffen nur vom Neubau Royal Clipper.

Am 23. März 1921 lief das Schiff als „Magdalene Vinnen II“ auf der Kieler Germania-Werft vom Stapel. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging sie im Mai 1945 in britischen Besitz und im Dezember 1945 als Reparationszahlung an die Sowjetunion. Seitdem dient sie als Marineausbildungsschiff. Privatpersonen können als zahlende Gäste anheuern.

Die größten Segelschiffe der Welt (Bild/Text: Liste der größten Segelschiffe der Welt – Wikipedia)

Viermastbark „Kruzenshtern“
Das russische Segelschulschiff „Kruzenshtern“ (ursprünglich „Padua“) ist eine Viermaststahlbark, die nach dem deutsch-baltischen Kapitän und russischen Admiral Adam Johann von Krusenstern benannt ist. Die Kruzenshtern ist als einziges Schiff der berühmten „Flying P-Liner“-Flotte der Reederei F. Laeisz noch heute im Einsatz auf See.

Das Schiff wurde 1926 auf der Tecklenborg-Werft in Bremerhaven als Padua vom Stapel gelassen. Es gehörte mit Schiffen wie der Pamir, der Peking oder der Passat zu den Flying P-Linern der Hamburger Reederei F. Laeisz. Die Padua musste 1946 als Reparationsleistung an die Sowjetunion abgegeben werden. Hier dient sie der Ausbildung von Offizieren für die russische Fischereiflotte.

Viermastbark „Unión“
Die „Unión“ ist ein Segelschulschiff der Peruanischen Marine. Das Schiff wurde 2010 bei der Staatswerft in Auftrag gegeben und lief am 22. Dezember 2014 vom Stapel. Am 27. Januar 2016 wurde die Unión in einer Feier im Beisein des Staatspräsidenten in Dienst gestellt.

Der Auxiliarsegler hat einen Stahlrumpf und ist als Bark getakelt. Die Segelfläche beträgt 4.324 m². Die Besatzung setzt sich aus 25 Offizieren, 86 Mann, 134 Kadetten und mehreren Ärzten bzw. Zahnärzten zusammen. Es ist gegenwärtig das größte Schulschiff Lateinamerikas. Es ist mit einer kompletten Klinik und Zahnklinik ausgestattet und wird daher häufig für Hilfseinsätze genutzt.

Barkentinen „Star Clipper“ und „Star Flyer“
„Star Clipper“ und „Star Flyer“ sind baugleiche viermastige Kreuzfahrtschiffe. Die 115 m langen Segler gehören der monegassischen Reederei Star Clippers SAM, werden von dieser bereedert und segeln unter maltesischer Flagge. Jedes der als Barkentine ausgeführten Schiffe bietet Platz für etwa 170 Passagiere.

Die Star Flyer wurde als das erste der inzwischen drei Segelschiffe der Reederei (das dritte Schiff ist die größere Royal Clipper) 1991 in Dienst gestellt, 1992 folgte die Star Clipper. Beide Schiffe werden hauptsächlich für Kreuzfahrten im Mittelmeerraum und in der Karibik eingesetzt, vereinzelt gibt es aber auch Fahrten in die Südsee sowie in die Nord- und Ostsee.

Vollschiff „Amerigo Vespucci“
Die Amerigo Vespucci ist ein Segelschulschiff der italienischen Marine. Sie wurde nach dem Entdecker Amerigo Vespucci benannt.

Gebaut wurde sie 1930 auf der Marine-Werft von Neapel. Sie lief am 22. Februar 1931 vom Stapel und wurde am 6. Juni in Dienst gestellt. Mit Ausnahme des Zweiten Weltkriegs war die Amerigo Vespucci ununterbrochen im Dienst. Der Großteil der Ausbildung findet in europäischen Gewässern statt. Sie segelte aber auch schon nach Nord- und Südamerika und überquerte den Pazifik. Von Mai 2002 bis September 2003 fand eine Weltumrundung statt. Seit ihrer Indienststellung vor über 80 Jahren ist sie ausschließlich als Schulschiff in Gebrauch und dabei immer wieder in Stand gesetzt worden.

Segelschulschiff „Juan Sebastián de Elcano“
Die Juan Sebastián de Elcano ist ein Viermast-Rahschoner mit Vormarsrahtopp (Viermast-Marstoppsegelschoner) aus Stahl und das offizielle Segelschulschiff der spanischen Marine.

1927 lief das Schiff vom Stapel und begann seine Jungfernfahrt 1928. Es gehörte der spanischen Kriegsmarine an, machte zehn Weltreisen und unzählige Ausbildungsfahrten.

Zurzeit ist das Schiff der weltgrößte Segler mit Schonertakelage. Wegen der Rahtopps am Fockmast allerdings kein reiner Gaffelschoner.

Nach Royal Clipper, Sedov und Kruzenshtern ist die Juan Sebastián de Elcano derzeit das viertgrößte Segelschiff der Welt in Fahrt.

Segelschulschiff „Mir“
Eigner des Segelschulschiffes „Mir“ ist die staatliche Admiral-Makarow-Akademie (Hochschule für Marine-Ingenieure) in Sankt Petersburg. An dieser nautischen Hochschule wird der seemännischer Nachwuchs für die russische Handelsmarine theoretisch und praktisch ausgebildet.

Unter Führung von Kapitän Antonov erwarb sich die „Mir“ ihren Ruf als aktuell schnellster Großsegler der Welt. Nach eigenen Angaben beträgt die gesegelte Höchstgeschwindigkeit bei Wettfahrten 19,4 Knoten. Außerdem gewann die Besatzung der „Mir“ auf verschiedenen Tall Ships‘ Races die „Friendship Trophy“ dafür, während der Regatta am meisten zu internationaler Verständigung und Freundschaft unter den Seglern beigetragen zu haben.

Bark „Statsraad Lehmkuhl“
Stählerne Bark, die 1914 als Segelschulschiff Großherzog Friedrich August für den „Deutschen Schulschiff-Verein“ (gegründet 1900) in Geestemünde gebaut wurde. Das Schiff wurde am Vorabend des Ersten Weltkriegs in Dienst gestellt und zeigte gute bis sehr gute Segeleigenschaften bei starkem Wind. Kriegsbedingt konnten nur wenige Fahrten unternommen werden. Die Bark gelangte 1919 als Reparationszahlung nach England. 1923 wurde das Schiff nach Norwegen verkauft und wird dort mit Unterbrechungen als Ausbildungsschiff verwendet.

Die Bundesmarine charterte das Schiff mit der Stammbesatzung, um die Grundausbildung der Offizieranwärter durchführen zu können, während die Gorch Fock generalüberholt wird.

Bark „Gorch Fock“
Der Stapellauf erfolgte am 23. August 1958. Am 17. Dezember 1958 wurde das Segelschulschiff in Dienst gestellt. Am 3. August 1959 trat die Gorch Fock von Kiel aus ihre erste Auslandsreise an. Das Schiff wurde im Laufe der kommenden Jahre als „Botschafter Deutschlands“ weltweit bekannt.

In den Jahren 1985, 1991 und 2000/2001 gab es längere Werftliegezeiten, so dass einige Ausbildungsfahrten mit der norwegischen Statsraad Lehmkuhl durchgeführt wurden. Im Januar 2017 entschied das Verteidigungsministerium nach langen Diskussionen, dass die Gorch Fock bis über das Jahr 2030 hinaus als Segelschulschiff genutzt werden solle, trotz der extremen Kostensteigerung.

Segelyacht SY „A“
Die SY „A“ ist eine Segelyacht des russischen Milliardärs und Unternehmers Andrei Melnitschenko. Nach Indienststellung ist das Schiff mit einer Länge von knapp 143 Metern über alles das größte Segelschiff der Welt. Am 27. Januar 2017 wurde das Schiff in Betrieb genommen und am 3. Februar 2017 lieferte die Bauwerft Nobiskrug in Kiel die Yacht offiziell ab.

Die SY „A“ ist als Dreimaster konzipiert, wobei die Höhe der aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) hergestellten Masten circa 90 m beträgt. Es sind die bisher größten freistehenden unverstagten Masten, die aus Carbon gefertigt wurden. Der Bootskörper der Yacht ist aus Stahl mit einer vollständigen Kunststofflackierung.

Begegnung mit russischem Dreimast-Vollschiff „Mir“ auf dem Nordatlantik 2017 – leider nur unter Motorbetrieb

Portimao

Portimão und die Algarveküste

Portimão ist die größte Stadt an der westlichen Algarve und war einst das Zentrum für den Fang und die Verarbeitung von Sardinen. Heute ist Portimão eine große Wohnstadt und der große Teil der Fischindustrie wurde durch Tourismus, Freizeit und Handel ersetzt. Die meisten Touristen besuchen Portimão entweder für eine ausgiebige Shoppingtour oder aufgrund der hervorragenden öffentlichen Verkehrsverbindungen. Der Besuch erscheint daher manchmal wenig geplant zu Sein. Dabei gibt es in dieser alten Stadt selbst überraschend viel zu sehen.

Schöne, teilweise alte Innenstadt

Die alten und einst quirligen Angelstege der Stadt wurden in eine malerische Promenade verwandelt, die zu den idyllischen und grünen Plätzen der Altstadt führt. Weiter in der Stadt gibt es schöne Fußgängerzonen, eine Reihe an historischen Gebäuden und eine große Auswahl an Cafés, Bars und Restaurants. Trotz der beachtlichen Größe – 55.000 Einwohner – herrscht in Portimão eine entspannte Atmosphäre, ganz anders als in den hektischen Strandorten der Umgebung.

Portiomao und Praia da Rocha
Portugisische Hafenstadt an der Algarve
www.cm-portimao.pt
www.algarve-tourist.com

Praia da Rocha und Portimão

Drei Kilometer von Portimão entfernt befindet sich Praia da Rocha. Doch obwohl die beiden Städte damit recht nah beieinander liegen, könnten sie unterschiedlicher nicht sein.

Praia da Rocha liegt an wunderschönen Stränden und ist eine moderne Stadt und die Hotels, Bars und Restaurants sind hauptsächlich für ausländische Touristen gedacht.

Portimão hingegen ist eine große Wohnstadt auf den Bänken des Flusses Arade und hier leben viele portugiesische Arbeiterfamilien. Die Restaurants, Cafés und Geschäfte von Portimão zielen eher auf traditionelle, lokale bzw. einheimische Kunden oder Touristen.

Entspannte Atmosphäre in Portimão

Auch wenn Portimão deutlich größer ist als Praia da Rocha ist es das weitaus ruhigere Urlaubsziel. In der Stadt herrscht eine entspannte Atmosphäre und im Gegensatz zu Praia da Rocha sind die Einkaufsstraßen nicht gefüllt mit Ausländern. Die Restaurants und Cafés von Portimão richten sich eher an die Portugiesen und bieten somit viele traditionelle Gerichte zu deutlich günstigeren Preisen.

Portimão hat eine hübsche Hafenfront und ein schönes historisches Zentrum. Aber es handelt sich hier um eine große Stadt, ein wirtschaftliches Mittelzentrum. Der portugiesischen Charme vieler anderer Ziele an der Algarve ist nicht überall zu finden. Hier wohnen die Arbeitnehmer, die an der Algarve tätig sind. Viele Apartmentgebäude in den Außengebieten der Stadt stammen aus den Jahren um 1980 und sehen entsprechend alt und abgenutzt aus.

Portimão ist ideal für einen Tagesausflug, insbesondere wenn man aus dem Strandort Praia da Rocha kommen. Das historische Zentrum hat ein typisch portugiesisches Flair, mit Plätzen voller Open-Air Cafés, Fußgängerzonen und einer Reihe religiöser Gebäude. Portimão kann in einem halben Tag erkundet werden, aber aufgrund des starken Kontrastes zu Praia da Rocha – wo es kaum portugiesischen Charme oder Kultur gibt – lohnt sich die Stadt selbst für einen kurzen Besuch.

Die beiden beliebtesten Tagesausflugsziele von Portimão sind Lagos und Silves.

Silves

Silves war einst die Hauptstadt der antiken Algarve Region und die Touristenattraktionen spiegeln die reiche und ausgiebige Geschichte wider. Das berühmte und imposante Schloss aus rotem Sandstein gehört zu den größten an der Algarve und die alten Stadtmauern umgeben das historische Zentrum der Stadt.

Lagos

Lagos ist im Vergleich eine viel größere Stadt und war im 14. Jahrhundert Portugals Zentrum im Zeitalter der Entdeckungen. In der Stadt gibt es eine

Fischgerichte im Hafen von Sagres sind ein Gedicht

Vielzahl an symbolischen historischen Attraktionen, einschließlich einem Fort, antiken Stadtmauern, dekorativen Kirchen und sogar einem früheren Sklavenmarkt. In fußläufiger Entfernung der Stadt befinden sich zudem die Wetter-gepeitschten Klippen der Ponte da Piedade, die als eines der besten Naturhighlights der Algarve und ganz Portugals gilt. Die Klippen sind bis zu 20 Meter hoch und es gibt eine Reihe an Höhlen und Kavernen, die mit dem Boot erkundet werden können.

Sagres

Sagres ist weit abgelegen, abenteuerlich und ganz anders, als jedes andere Ziel im südlichen Portugal. Man ist hier in einer anderen Welt, der gewaltigen Natur immer nahe. Die kleine Stadt liegt an der westlichsten Spitze der Algarve, eine Region mit dramatischer Landschaft: tosendes Meer, gewaltige Klippen und weitläufige Strände prägen das Bild.

Sagres ist das Reiseziel, das Besucher ansteuern, um die unermessliche Kraft der Natur zu erleben, sei es beim surfen, wandern oder beim Sonnenbad unter der strahlenden Sonne. Sagres ist wahrscheinlich nicht jedermanns Sache, da die Stadt ein zurücklehnendes Flair mit einem relativ rauen und – meerbedingt – ein etwas ungepflegtes Erscheinungsbild aufweist. Für viele jedoch wird Sagres der beste Ort an der gesamten Algarve sein.

Ein besonderes Highlight ist der kleine Hafen. Hier landen die Atlantikfischer an und verkaufen ihren Fang direkt vom Boot. Hier kann man alle Fischarten des Atlantiks und des Mittelmeers kennenlernen und später natürlich auch irgendwo verspeisen. Es lohnt sich. Wir haben hier in Sagres die bisher besten Fischgerichte gegessen.

Der westlichste Punkt Europas

Sagres bietet Besuchern wunderschöne Strände, ein einzigartiges Fort und einige der besten Surfstrände Portugals. Direkt außerhalb der Stadt befindet sich Cabo Sao Vicente, der westlichste Punkt des Europäischen Festlandes.

Ein bisschen Verwaltung

Sagres ist eine portugiesische Gemeinde im Westen der Algarve, nahe dem Cabo de São Vicente, dem südwestlichsten Punkt des europäischen Festlands. Der Ort gehört zum Kreis Vila do Bispo, hatte bei der letzten Volkszählung am 30. Juni 2011 etwa 1900 Einwohner und eine Fläche von 34,3 km². Er liegt zudem im Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, einem Naturschutzgebiet, das sich an der gesamten südwestportugiesischen Küste entlangzieht.

Und wieder Mal: Seefahrerschule

Wegen seiner exponierten Lage diente der Ort in früheren Jahrhunderten als Ausgangspunkt zahlreicher Seereisen. Bei der angeblich im 15. Jahrhundert gegründeten sogenannten Seefahrtsakademie (escola náutica) des Prinzen Heinrichs des Seefahrers, damals Gouverneur der Algarve, handelt es sich allerdings um eine Legende späterer Jahrhunderte, wie portugiesische Historiker schon Anfang des letzten Jahrhunderts bewiesen haben. Die eigentliche Ausbildung der Seefahrer fand im Wesentlichen in Lissabon und Lagos statt. Im folgenden Kapitel wird darauf nochmals kurz eingegangen.

Fort „Fortaleza de Sagres“

Südwestlich von Sagres auf einer ein Kilometer langen und etwa 300 Meter breiten Landzunge mit steil abfallenden Klippen, der Ponta de Sagres, befindet sich das Fort „Fortaleza de Sagres“, ein Nationaldenkmal von überragender Bedeutung. Innerhalb dieser Festungsanlage liegt ein erst 1928 freigelegter, berühmter Steinkreis, dessen Alter und Zweck unklar ist. Der Kreis, unterteilt in 42 Felder und mit einem Durchmesser von 43 m, wird als Windrose (Rosa dos Ventos) interpretiert, könnte aber auch eine Sonnenuhr gewesen sein. Einig ist man sich aber darin, dass er aus der Zeit Heinrichs des Seefahrers stammt.

Nördlich davon befindet sich auf den Klippen oberhalb des Badestrandes Praia de Beliche ein kleineres Fort, „Fortaleza de Beliche“, das im Jahre 1587 von den Soldaten Francis Drakes zerstört wurde. Ausgenommen die kleine Kapelle Santa Catharina. Nachdem sie 1632 wieder aufgebaut und 1755 durch das große Erdbeben und dem darauf folgenden Tsunami erneut zerstört worden war, lag es über 200 Jahre in Trümmern.

Am Cabo de São Vicente, dem südwestlichsten Punkt Europas, befindet sich ein großer Leuchtturm, der mit rund 90 Kilometern Nenntragweite als der stärkste Europas gilt. Dieser Leuchtturm kann manchmal auch besichtigt werden.

Wo die Erde endet, das Meer und das Fernweh beginnt: Cabo de São Vicente

Das Cabo de São Vicente bei Sagres in Portugal bildet gemeinsam mit der benachbarten Ponta de Sagres die Südwestspitze des europäischen Festlands. Europa endet hier in einer felsigen, bis zu 70 Meter hohen Steilküste mit karger Vegetation.

Das Kap ist seit dem Neolithikum ein heiliger Ort, wie Steinsetzungen in der Umgebung zeigen. Zu Zeiten der Phönizier soll er der Gottheit „Melkart“ geweiht gewesen sein. Die Griechen nannten den Ort „Ophiussa“ (Land der Schlangen) und seine Bewohner Oestrimni (Bewohner des äußersten Westens). Von den Römern wurde er Promontorium sacrum (Heiliges Vorgebirge) genannt, als magischer Ort am Ende der Welt, an dem die Götter wohnen und die Sonne im Meer versinkt.

Die Christen benannten die Küstenspitze nach dem Heiligen Vinzenz von Saragossa, einem Schutzpatron der Seefahrer. Der Legende (!) nach soll dort im Jahr 304 der Leichnam des Märtyrers in einem Boot angetrieben und geborgen worden sein.

Auf dem Cabo de São Vicente befindet sich ein Leuchtturm, dessen Lichtkegel 32 Seemeilen (knapp 60 Kilometer) über den Atlantik reicht. Er gilt als der lichtstärkste Leuchtturm in Europa.

Der Seeweg um das Cabo de São Vicente ist eine der meistbefahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt. Hier halten Schiffe zum Cabo einen großen Sicherheitsabstand.

Seeschlachten vor dem Cabo

Beim Cabo de São Vicente fanden im Laufe der Jahrhunderte mindestens vier bedeutende Seeschlachten bzw. Seegefechte statt:

- das Seegefecht beim Kap St. Vincent (1681) am 30. September 1681 zwischen spanischen und kurbrandenburgischen Geschwadern,
- die Seeschlacht bei Kap St. Vincent (1780) am 16. Januar 1780 zwischen der britischen und spanischen Flotte im Nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieg,

Kompass oder Windrose auf dem ehemaligen Gelände der Seefahrerschule

- die Seeschlacht bei Kap St. Vincent (1797) am 14. Februar 1797 zwischen der britischen und spanischen Flotte im Ersten Koalitionskrieg,
- die Seeschlacht bei Kap St. Vincent (1833) am 5. Juli 1833 zwischen der britischen und portugiesischen Flotte im Miguelistenkrieg.

Heinrich der Seefahrer

Heinrich der Seefahrer (* 4. März 1394 in Porto; † 13. November 1460 in Sagres war Initiator, Schirmherr und Auftraggeber der portugiesischen Entdeckungsreisen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Die von ihm initiierten Entdeckungsfahrten entlang der westafrikanischen Küste begründeten die portugiesische See- und Kolonialmacht und stellen den Beginn der europäischen Expansion und Kolonialisierung in weiten Teilen der Welt dar.

Als Gouverneur der Algarve initiierte Heinrich ab 1418 ein ehrgeiziges Programm zur Erschließung eines Seewegs nach Indien.

Dazu veranlasste er zahlreiche Entdeckungsfahrten entlang der afrikanischen Küste, die hauptsächlich mit Schiffen vom Typus der Karavelle erfolgten. Die dabei gewonnenen Kenntnisse in Navigation, Kartografie und Schiffbau waren grundlegend für alle folgenden portugiesischen Entdeckungsfahrten. Von Beginn an waren die portugiesischen Kapitäne verpflichtet, alle auf ihren Reisen gesammelten und für die Navigation bedeutsamen Erfahrungen und Erkenntnisse in geheimen Logbüchern, den Roteiros, festzuhalten. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verwendeten die Portugiesen bereits den Quadranten. Durch Bestimmung der Höhe des Polarsterns konnte die geografische Breite berechnet werden.

Die Beweggründe Heinrichs des Seefahrers waren vielfältiger Natur. Zum einen erhoffte man sich, die Araber im Handel mit Pfeffer, Gold, Elfenbein und Sklaven zu umgehen oder auszuschalten. Zum anderen ging es dem Prinzen um die Förde-

rung und Ausbreitung des christlichen Glaubens. Dabei suchte man nach dem sagenhaften christlichen Priesterkönig Johannes, der noch vor der Zeit Heinrich des Seefahrers mal in Asien, mal in Afrika vermutet wurde. Mit dessen Hilfe wollte man den Islam zurückdrängen. Diese Vorstellungen wichen aber schon zu seinen Lebzeiten kommerziellen Gesichtspunkten.

Seeweg nach Indien

38 Jahre nach Heinrichs Tod führten seine Vorleistungen zur Entdeckung des Seewegs nach Indien durch Vasco da Gama, zur Erschließung des Seeweges um Afrika nach Hinterindien und damit zur Weltmachtstellung Portugals. Und heute noch ist diese ehemalige Vorherrschaft Portugals in Indien zu sehen und zu spüren, wenn man die Westküste Indiens bereist.

Die Seefahrerschule

Das notwendige nautische Wissen wurde den damaligen mutigen Schiffsführern und Kapitänen unter anderem in Sagres vermittelt.

Seit dem Jahr 1433 hatte sich Henrique ganz vom Lissaboner Hofleben zurückgezogen und in der Algarve auf Dauer niedergelassen.

In seiner Sagres entwickelte er durch Übernahme arabischer Segel- und Mastformen für die portugiesischen Schiffe den Entdeckungsfahrten optimal geeigneten Segelschiffstyp der Karavelle. Auch wurde in Sagres das für die Navigation überaus nützliche Astrolabium entwickelt. Auch die Berechnungen zur Bestimmung der Schiffsposition mit Hilfe von Sternen gehen auf die naturwissenschaftlichen Leistungen von Heinrich zurück.

In Heinrichs Wirken kommt ein neuartiges wissenschaftliches und pragmatisches Denken zum Ausdruck, in dem sich bereits der denkgeschichtliche Übergang von mittelalterlichen Gedankengut zu Vorstellungen der beginnenden Aufklärung in Europa andeuten.

Auf der Ponta de Sagres, der Halbinsel südlich von Sagres, befand sich vermutlich die Navigationsschule Heinrich des Seefahrers (Infante Henrique). Diese Seefahrerschule, untergebracht in der Fortaleza de Sagres, war im 15. Jahrhundert Sammelstelle allerlei Wissens. Von portugisischen Historikern wird schon länger angezweifelt, ob es diese Seefahrerschule tatsächlich in schulischer oder universitärer Form gegeben hat. Der wissenschaftliche Streit darüber ist in Portugal in vollem Gang. Unbestritten ist, dass es in Sagres einen Ort gegeben hat, in dem Wissen gesammelt und an Schiffsführer weitergegeben Wurde.Sehr erfahrene sowie sehr gut informierte Seefahrer, Astronomen und Geographen trugen zur Überlegenheit Portugals auf dem Gebiet der Ent-

Heinrich der Seefahrer, * 4. März 1394 in Porto, † 13. November 1460 in Sagres

deckungen dieser Zeit bei. Die von Heinrich revolutionierten Techniken der Navigation basieren auf altem maurischen und asiatischen Wissen und richteten sich erstmals nach dem Stand der Gestirne. Auch der Bau wendigerer und schnellerer, und doch hochseetauglicher Caravellen wurde mit den hier gesammelten und umgesetzten Kenntnissen ermöglicht. Diese Caravellen hatten ein Gewicht bis zu 150 Tonnen und eine Länge von 25 Metern.

Roteiros
Die geheimen Logbücher („Roteiros") der von Henrique beauftragten Kapitäne wurden archiviert und bildeten lange einen unschätzbar wertvollen Wissensvorsprung für die portugiesische Vorherrschaft in afrikanischen und indischen Gewässern. Vor allem das Wissen um Seewege und Stützpunkte rund um Afrika auf dem Weg nach Indien führte dazu, dass Portugal zu einem der wohlhabendsten Länder seiner Zeit wurde. Man sieht diese „guten alten Zeiten" dem Land ja heute noch an.

Bekannte Kapitäne und Forscher
Mit dem nautischen Wissen und den modernen Schiffen ausgerüstet fanden Kapitäne wie Gil Eanes, Bartolomeu Dia und Vasco da Gama den Seeweg um Afrika (Kap der Guten Hoffnung, 1488) und schließlich den Weg nach Indien (1498).

Heinrichs Vita in Kurzform
Heinrich war der dritte Sohn von Dona Filippa von Lancaster und König Dom João I, geboren 1394 in Porto. Zur See fuhr der Theoretiker der Seefahrt tatsächlich nur einmal, als er 1415 die Stadt Ceuta in Marokko für die portugiesische Krone eroberte.

Inspiriert von den Geschichten arabischer Reisender begründete Heinrich im Jahre 1419 die Forschungen und die damit verbundene Schule in Sagres. Er starb 1460 ohne Nachkommen hinterlassen zu haben. Sein Grab befindet sich im Kloster von Batalha nördlich von Lissabon.

Die Promontórium Sacrum (heiliges Vorgebirge) genannte Halbinsel wird durch eine Fortaleza aus dem 15. Jahrhundert vom Festland getrennt. Die heutige Form der Festung stammt aus dem Jahr 1793, man betritt sie durch einen Tunnel in der vor einigen Jahren restaurierten und verputzten Festungsmauer. Zur Anlage der ehemaligen Seefahrerschule gehören ein Ausstellungsgebäude, ein Restaurant und eine alte Kapelle (Igreja de Nossa Senhora da Graça).

Die Windrose von Sagres
Im Jahr 1918, andere Quellen datieren den Fund auf das Jahr 1921, wurde in Sagres ein Steinkreis von 43 m Durchmesser entdeckt. Der Kreis stellt möglicherweise eine Windrose dar, könnte aber auch eine Sonnenuhr sein. Eingeteilt in 42, nicht wie üblich in 32 Segmente, gilt sie als Überbleibsel und als Nachweis der Seefahrerschule. Nach der Legende soll hier einst die Seefahrerschule gestanden haben.

Am südlichsten Zipfel der Halbinsel befindet sich das Ungeheuer von Sagres, eine Höhle in den Klippen, die, von Wellen überspült, unheimliche Geräusche erzeugt.

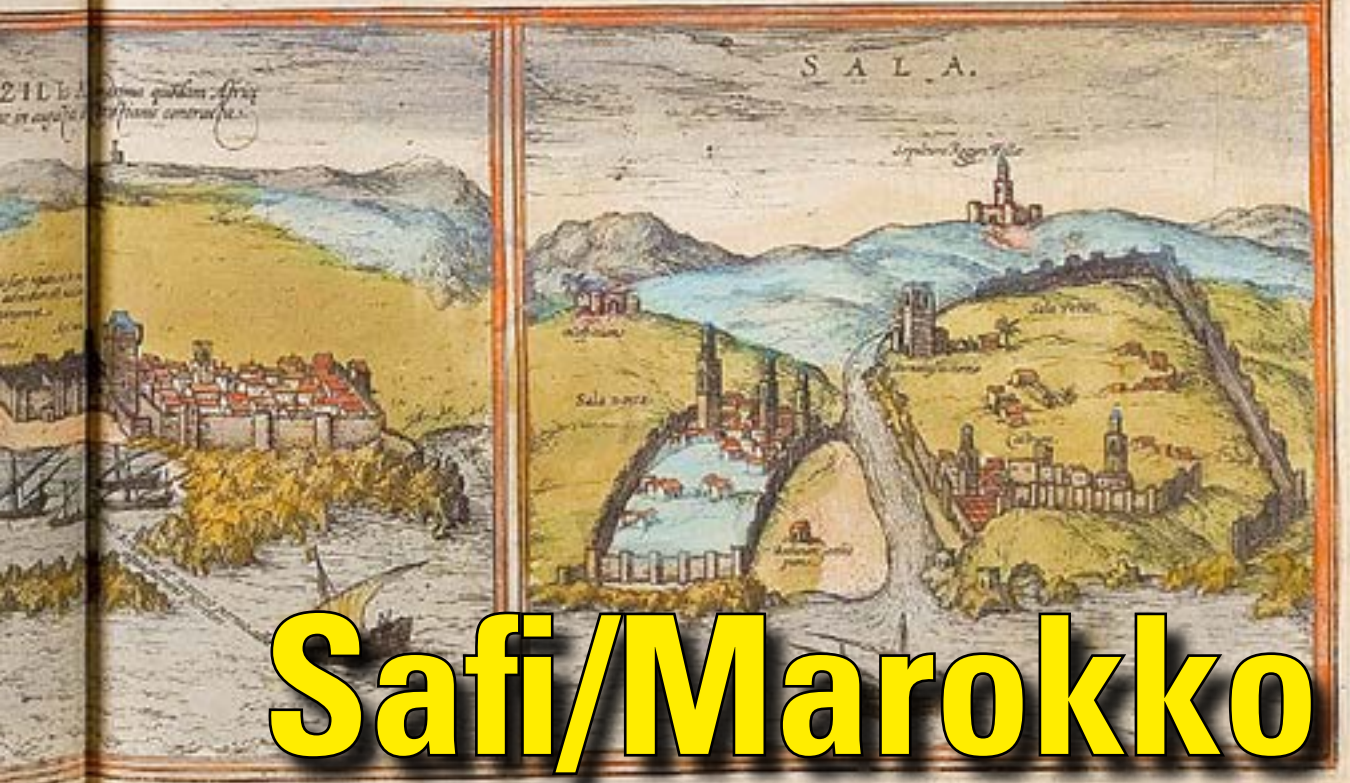
Fortaleza de Sagres
Die Festung „Fortaleza de Sagres" liegt auf der 1000 Meter langen und 300 Meter breiten Landzunge „Ponta de Sagres". Zum Ortskern von Sagres sind es von hier etwa zwei Kilometer. Die Festung ist ein Nationaldenkmal mit großer Bedeutung für die Portugiesen. Auf hohen Klippen gelegen, umgeben vom Meer und von einer hohen Mauer zum Land hin, ist das Gelände perfekt abgesichert. Dennoch stehen nur noch ein Turm, Mauerreste und die Windrose. Die Festung wurde 1587 bei einem Piratenangriff zerstört. Der Rest vom Erdbeben im Jahre 1755.

Innerhalb der noch vorhandenen Festungsmauern steht noch die kleine Kirche „Ingreja de Nossa Senhora da Graça". Sie wurde im 16. Jahrhundert auf den Fundamenten der Kirche von Heinrich dem Seefahrer erbaut, der Kirche „Santa Maria".

Hier wird Fernweh geweckt
Über dem Eingangstor der Festung prangt das Wappen von Heinrich dem Seefahrer. Der Blick von der Festung – so ging es zumindest mir – ist ungemein beeindruckend. Nur Wasser wohin man Schaut. Der Blick und die Gedanken schweifen ab, gehen in meinem Fall Richtung New York. Das Fernweh muss kommen, ob man will oder nicht. Und ich glaube, hier wurde vor vielen Jahren unser Fernweh geweckt, das wir nun im Ruhestand so wunderbar auskosten können.

Alte Darstellung von Tzaffin (heute Safi)

Cum Privilegio



Safi/Marokko

Safi/Marokko

Welche Bedeutung die Stadt mit ihrem Hafen für den Handel zwischen Europa, Afrika und Indien einst hatte, wird daran deutlich, dass die Darstellung der Stadt im wichtigen Werk „Beschreibung vnd Contrafactur der vornembster Stät der Welt - Cölln 1574 - aufgenommen wurde. Die Seite mit der alten Darstellung der Stadt ist das Titelbild dieses Kapitels.

Die Portugiesen gründeten im heutigen Safi Mitte des 15. Jahrhunderts eine Handelsdependance, doch schon 300 Jahre früher soll es hier eine Hafenstadt gegeben haben. Auch die Genuesen unterhielten im 13. Jahrhundert hier einen Stützpunkt.

Heute hat die Stadt etwa 450.000 Einwohner und ist das Verwaltungszentrum der Provinz Safi in Marokko. Safi liegt direkt am Atlantischen Ozean, Casablanca und Marrakesch sind etwa 250 bzw. 150 Kilometer entfernt.

Keramikindustrie

Safi ist bekannt für seine handwerklich aussehenden Keramik-Märkte. Doch die angebotene Keramik wird hier zumeist durch die Keramik-Industrie hergestellt. Die kleinen, für uns so romantisch anmutenden Handwerksbetriebe sind deutlich in der Minderzahl. Neben Dekor- und Gebrauchskeramik stellt man hier auch die grün glasierten Dachziegel her, mit denen in Marokko Moscheen, Mausoleen, Schulen und Königspaläste gedeckt sind.

Am sogenannten Töpferhügel kann man das Töpfern und Brennen von Ton-Waren aller Art beobachten. Von der Tajine bis zur Riesen-Schüssel ist alles dabei. Vieles mutet sehr traditionell an, einiges ist aber auch reiner Touristen-Kitsch.

Safi Hafen und Fischindustrie

Safi ist – nach Casablanca – wichtigster Hafen und Industriestandort Marokkos. Wirtschaftlich von Bedeutung ist der Fischereihafen von Safi. Hier wird frisch gefangener Fisch, vor allem Sardinen, verkauft und in den großen Konservenfabriken verarbeitet. Die Erzeugnisse gehen zum Teil direkt nach Marokko oder in den Export nach Europa und angrenzende arabische Länder.

Der Fischereihafen von Safi ist der größte Sardinen-Hafen der Welt. Fabrikschiffe liefern hier ihre im Atlantik gefangenen Sardinen an, die in den großen Konservenfabriken in Dosen abgefüllt werden. Die Fischverarbeitung merkt man immer wieder am Geruch, der gelegentlich vom Wind durch die Stadt getragen wird.

Das Hinterland von Safi – vor allem die Gegend um Youssoufia und Khouribga – ist sehr phosphatreich. Das felsige und trockene Land wird großflächig gesprengt, abgebaggert, zerkleinert, chemisch zu Granulat weiterverarbeitet und als Düngemittel weltweit exportiert. Das Granulat ist reich an Phosphat, das Pflanzen für den Stoffwechsel in den Zellen benötigen. Die gesamte Phosphatproduktion Marokkos sowie die Weiterverarbeitung und der Export liegen in der Hand des staatlichen Office Chérifien des Phosphates (OCP).

In den letzten Jahren ist verstärkt von Gesundheits- und Umweltproblemen durch Industriestaub und die chemische Weiterverarbeitung in Safi zu lesen. Neben der belastenden Düngemittelindustrie haben sich in den letzten Jahrzehnten auch andere Unternehmen aus der Chemie- und Textilindustrie in und um Safi angesiedelt, anscheinend nicht immer zum Vorteil der Bewohner der Stadt. Luft- und Staub sind hier zeitweise ein echtes Problem.

Tzaffin – ein wenig Geschichte zum heutigen Safi

Bereits der Geograph Idrisi (12. Jh.) und der Gelehrte Ibn Khaldoun (14. Jh.) berichteten von Asfi/Safi als einer wichtigen Hafenstadt. Im Jahre 1253 errichteten die Genuesen einen befestigten Stützpunkt in Safi. Über dessen weitere Geschichte ist jedoch nichts mehr bekannt.

Mitte des 15. Jahrhunderts gründeten die Portugiesen eine Handelsniederlassung für den Handel mit Sklaven, Gold, Gewürzen und Elfenbein. Gedacht als Zwischenstation auf ihrem Weg nach Schwarzafrika und Indien. Ziel dieser Niederlassung war die Unterstützung der portugiesischen Seefahrer bei dem Versuch, den arabischen, persischen, türkischen und venezianischen Zwischenhandel auszuschalten, der Gewürze wie etwa Pfeffer und andere Handelsgüter in Europa extrem verteuerte.

Nach der Entdeckung des Seeweges nach Indien (1497/1498) durch Vasco da Gama war die Stadt als Stützpunkt von 1508 bis 1541 fest in portugiesischer Hand. Sie wurde von einer etwa drei Kilometer langen geböschten Festungsmauer umgeben, von der Teile noch zu sehen sind. Aufgrund wiederholter heftiger Angriffe der Berber in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts mussten die Portugiesen den Ort jedoch wieder aufgeben. Als Handelsstadt war Sa-

Braun, Georg; Hogenberg, Franz; Novellanus, Simon
Beschreibung vnd Contrafactur der vornembster Stät der Welt - Cölln 1574 -

Druckvermerk: Gedruckt in der loblichen freien Reichsstadt Cölln, durch Godfrid von Kempen M.D.LXXXII (1582)

Werk ist im Besitz der Universitätsbibliothek Heidelberg. Link zum Werk:
http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/braun1582bd1/0123/image

Die Abbildung auf Seite 55 zeigt „Tzaffin", die heutige Stadt Safi in Marokko. Die Abbildung ist von Seite 57 des links gezeigten Werkes.

Tzaffin, Asfi oder Safi war eine bedeutende mittelalterliche Stadt und wichtiger Handelshafen. Die unterschiedlichen Namen der Stadt ergaben sich aus den verschiedenen Sprachen der Bewohner und deren Machthaber.

Die Bedeutung der Stadt erklärt auch die Aufnahme in das genannte Werk der „Beschreibung vnd Contrafactur der vornembster Stät der Welt" aus dem Jahr 1582.

Heute würde dieses Werk einem illustriertem Reiseführer mit Streckenhinweisen zur Anfahrt entsprechen.

fi jedoch weiterhin von Bedeutung. Im 17. und 18. Jahrhundert bestanden rege Kontakte nach Europa.

Die Altstadt ist sehenswert

Safi ist keine sehr schöne Stadt, hat aber eine hübsche Medina in deren Souks (Geschäfte) man allerlei Dinge und die berühmten blauen Schalen kaufen kann. Die sehenswerte Altstadt (Medina) stammt noch aus portugiesischer Zeit und begeistert mit ihrem mittelalterlichen Gassengewirr und kleinen Geschäften. Außerhalb der Altstadtmauern liegen die portugiesische Festung Dar el-Bahr aus dem 16.

Titelbild und oben: Beschreibung vnd Contrafactur der vornembster Stät der Welt - Cölln 1574

Jahrhundert und die Große Moschee, die aus einer unvollendeten christlichen Kathedrale entstanden ist. Eine weitere beeindruckende Festung aus portugiesischer Zeit befindet sich östlich der Altstadt.

Sehenswertes

Die Neustadt, die über 90 % der Gesamtfläche von Safi einnimmt, wirkt weitläufig, modern, aber langweilig. Die Medina innerhalb der Stadtmauern mit ihrem Gewirr von Gassen erscheint dagegen lebendig und urtümlich; hier verbinden sich Wohnen, Handwerk und Kleinhandel zu einem mittelalterlich wirkenden Gesamteindruck.

Wer die eigentümliche Mischung aus europäischer Architektur und marokkanischem Flair mag, wird sich in der Altstadt von Safi wohlfühlen.

Am besten umrundet man die Altstadt auf der Stadtmauer, man muss innen rundrum entlang und dann immer bergauf gehen bis man vor der alten portugiesischen Residenz (Kechla) steht. An den Wohnhäusern vorbei (nicht schüchtern sein, wenn Wäsche über dem Weg hängt!) und rauf auf die alte Stadtmauer bzw. -turm.

Außerhalb der Altstadtmauern, westlich der Place de l´Indépendance, entstand im 16. Jahrhundert die portugiesische Festung Dar el-Bahr (Meeresschloss) mit – in späterer Zeit hinzugefügten – interessanten Bronzekanonen. Vom südlichen Turm der Festungsanlage bietet sich ein schöner Altstadtblick.

Sehenswert sind die Große Moschee (Jemaa el Kebir) mit ihrem unverputzten Minarett aus altmohadischer Zeit; sie erhebt sich an der Stelle der – möglicherweise unvollendet gebliebenen – portugiesischen Kathedrale aus dem 16. Jahrhundert.

Im Süden der Moschee blieb der im manuelinischen Stil errichtete Chor des christlichen Sakralbaus (Chapelle Portugaise) erhalten.

Am östlichen Rand der Altstadt liegt die ebenfalls aus portugiesischer Zeit stammende, imposan-

Meeresschloss (Dar-el-Bahr)

te Festung Borj ed-Dar („Festung der Residenz"), die auch Kechla (abgeleitet vom portugiesischen castelejo) genannt wird. Innerhalb der starken Mauern befinden sich eine kleine Moschee und der Palast (Dar el-Makhzen)mit dem Keramikmuseum.

Tajines und Keramikqualität

Auf Märkten und Basaren sieht man häufig wunderschöne aufwendig bemalte Tajines in allen Farben. Mehr als verlockend, sich eine davon als Souvenir mit nach Hause zu nehmen.

Doch sind die bunt verzierten und glasierten Tajinetöpfe auch zum Kochen geeignet? So schön sie auch aussehen, in den meisten Fällen muss man leider davon abraten, darin zu kochen.

Der Grund ist die Glasur der bunten Tajines. Viele Modelle sind nicht nur außen, sondern auch innen bemalt und mit einer Glasur versiegelt. Die hier verwendeten farbigen Glasuren enthalten häufig Spuren des Schwermetalls Blei (Pb, lat. plumbum).

In Deutschland gibt es tatsächlich recht strenge Grenzwerte für solche den Körper belastende Substanzen in Kochgeschirren. In den meisten Urlaubsländern, wo solche hübschen Tajines angeboten werden, kann man jedoch davon ausgehen, dass es derartige Vorgaben nicht gibt.

Kenner der marokkanischen Küche schwören ohnehin auf Natur-Tajines. Schon allein wegen dem authentischen Geschmack. Denn auch in den Herkunftsländern des Lehmtopfes wird überwiegend in naturbelassenen Tajines gekocht.

Es gibt übrigens einen Test für die Prüfung des Bleigehalts von Keramikglasuren. Den kann man allerdings erst durchführen, wenn man so ein Teil erworben hat. Auf der Seite www.tajinewelt.com ist der Test zu finden, falls er von Interesse ist.

Man muss etwas suchen um die Testbeschreibung zu finden. Danach kann man seine etwas verschütteten Chemiekenntnisse in der heimischen Küche oder auch im Badezimmer überprüfen!

Tajine, typische Keramik zur schonenden Essenszubereitung

Safi – Hafen

Safi an der marokkanischen Atlantikküste liegt, wie vorne schon kurz beschrieben, 300 km von Agadir entfernt. Der bestehende Hafen in Safi ist einer der ältesten Häfen in Marokko. Die Entdeckung und der Handel mit Phosphat sowie die Inbetriebnahme von Chemieanlagen in Safi haben die Entwicklung des Hafens in der Vergangenheit vorangetrieben.

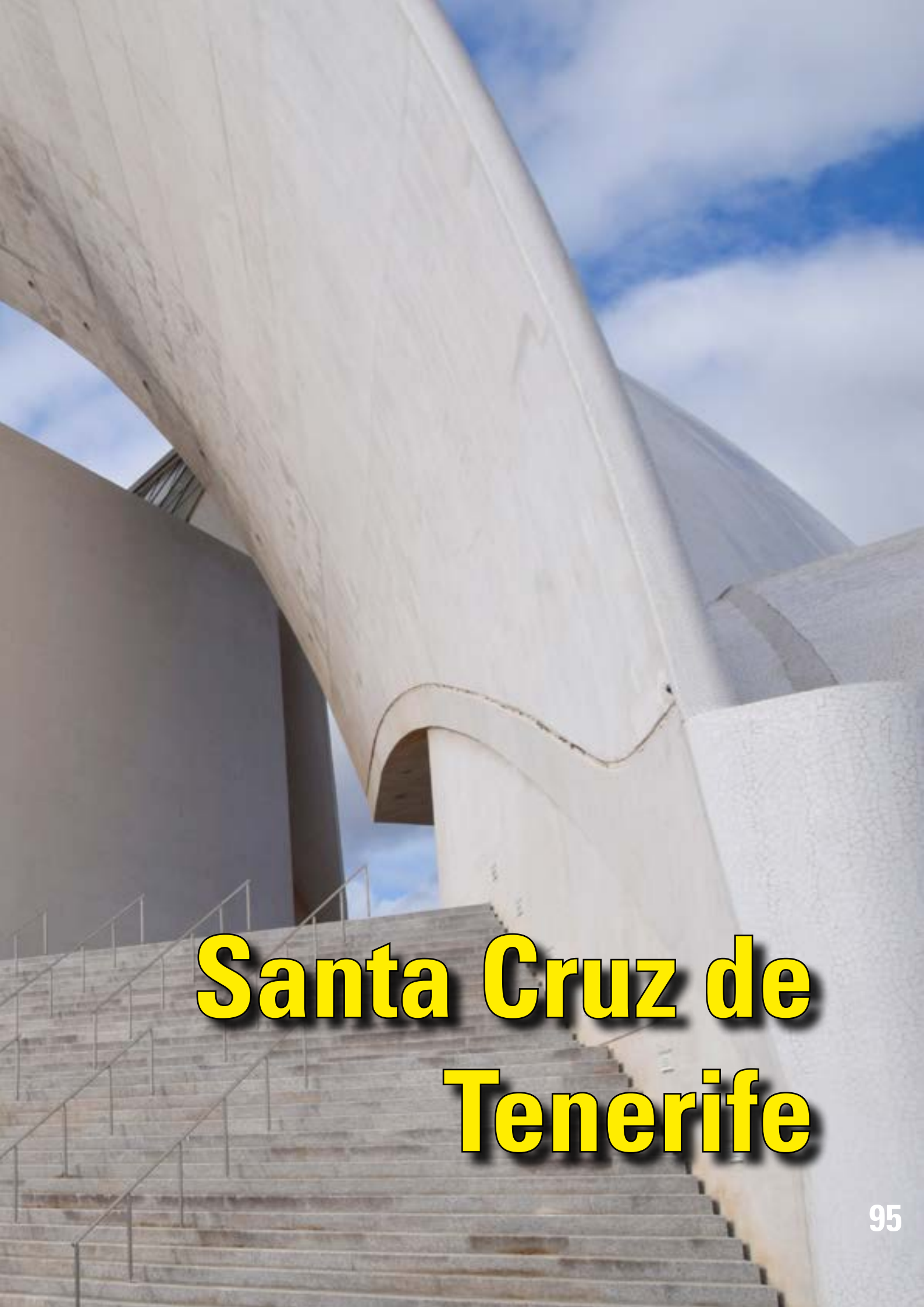
Im Jahr 2014 begann eine Erneuerung und Erweiterung des Hafens, die durch das Bauunternehmen SGTM-STFA realisiert. Die Fertigstellung wurde im Jahr 2017 erreicht. Die Firma HeidelbergCements lieferte zusammen mit Partnerfirmen über die gesamte Bauzeit 210.000Tonnen meerwasserbeständigen Unterwasserzement.

Die Hafenerweiterung soll Marokkos Entwicklung im Energie- und Chemiesektor unterstützen. So soll zum Beispiel Kohle für das neue Kohlekraftwerk in Safi hier angeliefert werden, damit der Energiebedarf von OCP, dem weltgrößten Exporteur von Phosphaten, gedeckt werden kann. Ein durchaus kritisch zu betrachtendes Projekt, da sich die Fragwürdigkeit von Kohlekraftwerken auch bis Marokko herumgesprochen haben sollte. Aber wenn die Industrie ein Geschäft wittert, spielen neuere ökologische Erkenntnisse oft keine Rolle.

In den Hafen von Safie können Schiffe mit einer maximalen Länge von 150 m einlaufen. Die Gezeitenunterschieden zwischen Höchststand und Tiefststand zwischen Ebbe und Flut beträgt 3,0m. Der Hafen gilt als gut anzulaufen, allerdings ist der Besuch nur von kleinen Kreuzfahrtschiffen möglich, da die Längenbeschränkung aufgrund der Kailängen nicht verändert werden kann.

Der Fischereihafen ist groß und es sind viele Boote zu sehen. Es darf nicht fotografiert werden – und das wird durch die Hafenbehörde streng überwacht. Vermutlich stimmen hier die zugelassenen Fangquoten nicht und man möchte keine Dokumente darüber. Dafür gibt es viele Möwen die faul herumsitzen und auf die Fischerboote warten.

Safi – Hafeneinfahrt mit Befestigung



Santa Cruz de Tenerife

Die Insel

„Santa Cruz de Tenerife“ ist Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und neben „Las Palmas de Gran Canaria“ eine der beiden Hauptstädte der Autonomen Gemeinschaft Canarias. Der komplette Name und Titel der Stadt ist seit dem 28. August 1803 „Muy Leal, Noble e Invicta Villa, Puerto y Plaza de Santa Cruz de Santiago“, übersetzt bedeutet dies: „Sehr treue, edle und unbesiegte Stadt, Hafen und Ort des Heiligen Kreuzes von Sankt Jakob“.

Die im Nordosten Teneriffas gelegene Stadt zählt nach der Volkszählung im Januar 2017 etwa 203.700 Einwohner und bildet zusammen mit La Laguna, Tegueste und El Rosario den – nach Las Palmas de Gran Canaria – zweitgrößten Ballungsraum der Kanarischen Inseln mit insgesamt rund 423.000 Einwohnern. Das von Santa Cruz verwaltete Gebiet dehnt sich bis in das dünn besiedelte Anaga-Gebirge im Osten der Insel aus. Maßgeblich geprägt wird die Stadt durch ihren Hafen, der zu den größten spanischen Seehäfen des Atlantik gehört.

Ein wenig Geschichte

Als im Jahre 1494 der Spanier Alonso Fernández de Lugo die erste Siedlung gründete, die später als Santa Cruz bekannt werden sollte, war nicht erkennbar, dass dies einmal eine Stadt mit über 230.000 Einwohnern werden sollte. Eine Stadt, die nicht dem Tourismus vorbehalten ist, die noch vieles von ihrem ursprünglichen Charme und ihrem geschäftigen Leben behalten hat.

Santa Cruz ist eine moderne Einkaufsstadt und seit dem auf Teneriffa das Ladenschlussgesetz praktisch aufgehoben wurde, kann man jetzt auch an Sonn- und Feiertagen einen Einkaufsbummel unternehmen.

Den Planern von Santa Cruz ist es gelungen, durch autofreie Zonen mit urigen, aber auch sehr modernen Bars – die guten mit einem tollen Tapas-Angebot – und Cafés, Räume der Ruhe zu schaffen. Noch befindet sich die überwiegende Mehrzahl der Gastronomiebetriebe fest in spanischen Händen. Auch deshalb ist Santa Cruz eine Stadt, in der man die echte spanische und kanarische Küche genießen kann.

Kulturstadt

Die Hauptstadt Teneriffas ist ein Zentrum der Kultur und bietet viele Möglichkeiten, das Strandleben mit anspruchsvoller Abwechslung zu bereichern. Vier

Bild „El desembarco“ (1900) im kanarischen Parlament

interessante Museen lohnen immer einen Besuch: Moderne Kunst und Exponate einer vielfältigen Vergangenheit tragen viel dazu bei, Teneriffa, so wie es heute ist, auch zu verstehen.

Unglaubliche Museen

Einst eine lebendige Markthalle an der „Plaza de la Madera", heute das „Centro de Arte La Recova" ein Ort der Ruhe mit ständig wechselnden Ausstellungen sämtlicher Kunstrichtungen. Bei freiem Eintritt ist die Architektur selbst schon einen Besuch wert.

Wesentlich älter ist das Franziskanerkloster an der „Plaza del Príncipe". Hier befindet sich heute das „Asturias Museo de Bellas Artes" – das Museum der schönen Künste – mit einer unglaublichen Vielfalt historischer Exponate der bedeutendsten Maler aller Kanarischen Inseln. Gemälde aus allen europäischen Ländern werten die Ausstellungen noch auf. Bemerkenswert ist auch die in diesem Hause befindliche Stadtbibliothek mit weit über 100.000 Büchern. Auch im „Asturias Museo de Bellas Artes" wird kein Eintritt verlangt.

Admiral Nelson verlor hier einen Arm

Wer schon immer einmal wissen wollte, wie Englands berühmter Admiral, Horatio Nelson, seinen rechten Arm verlor, kann den Übeltäter im „Museo Militar de Almeyda" besichtigen: Es ist die Kanone „El Tigre", die 1797, als Santa Cruz von den Engländern belagert wurde, zielgenau des Admirals Arm getroffen hatte. Das Museum befindet sich in der „Calle San Isidro 1", dort wo sich das „Cuartel de Almeida" befindet, eine Festungsanlage aus dem 19. Jahrhundert. Im Militärmuseum gibt es altes Kriegsgerät, Uniformen und Flaggen bei freiem Eintritt.

Für einige Euros ist in der „Calle Fuente Morales" das „Museo de la Naturaleza y el Hombre" zu erkunden. Bei uns würde man es als Natur-, Archäologisches- und Völkerkundemuseum bezeichnen. Einst ein Krankenhaus, hat man dieses Gebäude in der „Calle Fuente Morales" liebevoll restauriert. Es ist ein Mitmachmuseum mit zahlreichen interaktiven Möglichkeiten, um sich über die Geschichte Teneriffas zu informieren – umfassend natürlich die Geschichte der Guanchen, aber auch alles andere über die Entstehung Teneriffas und der umliegenden Inseln. Es ist ein spannendes und schönes Museum für die ganze Familie.

Kulturhighlight

Ein Highlight für Freunde klassischer Musik, der Oper oder des Balletts ist ein Besuch im „Auditorio de Tenerife", dieses architektonisch spektakuläre Konzerthaus an der „Avenida de la Constitución". Wer nach Santa Cruz kommt, sollte sich wenigstens das sensationelle Bauwerk von außen betrachten.

Kirchen

Natürlich gehören zu Santa Cruz auch einige bedeutende und sehenswerte Kirchen. Hierzu zählt die „Iglesia de Nuestra Señora de la Concepción" in der „Avenida Bravo Murillo". Die Ursprünge dieses dreischiffigen Gotteshauses reichen bis in das Jahr 1502 zurück – man erkennt die Kirche schon von weitem am etwas zu dünn geratenen Glockenturm. Es ist eine Kirche, die noch im damals typischen kolonialen Stil erbaut wurde. Im 17. Jahrhundert brannte die Kirche ab, wurde dann aber wieder aufgebaut. Gestützt wird die Kirche durch Säulen aus Vulkangestein. Im Inneren kann man prunkvolle barocke Kunst bewundern, aber auch Gemälde, Gold- und Silberexponate.

Etwas bescheidener, da sie früher eine Klosterkirche war, ist die „Iglesia de San Francisco" an der „Plaza San Francisco", die aus dem Ende des 17. Jahrhunderts stammt. Sehenswert sind hier vor allem die künstlerisch gestalteten Holzdecken. Bekannt ist die Kirche jedoch durch hier stattfindenden Konzerte, die von der sehr guten Akustik profitieren.

Plätze der Stadt

Das Besondere an den verschiedenen Plätzen der Stadt sind ihre Unterschiede. Die „Plaza de la Candelaria" ist nur einer Säule wegen interessant, aber auf ihr befindet sich die Statue der „Virgen de la Candelaria" aus Carrara-Marmor – es ist die Schutzheilige Teneriffas.

Uralte Bäume und eine grandiose subtropische Vegetation mitten in der Stadt, das ist die „Plaza del Príncipe Asturias". Man sagt, es sei der schönste Platz von Santa Cruz.

Maurisch dagegen die „Plaza del 25 Julio". Es ist ein recht kleiner, aber feiner Platz, der von Palmen umrahmt ist. In der Mitte ein witziger Brunnen mit steinernen Fröschen, die Wasser speien. Rund um den Platz befinden sich auch zahlreiche gekachelte Bänke, mit farbigen Mosaiken – eben etwas Maurisch.

LA PALMA – ein herrlicher alter Küstenfrachter im Hafen von Santa Cruz

Die Stadt Santa Cruz

Als im Jahre 1494 der Spanier Alonso Fernández de Lugo die erste Siedlung auf der Insel gründete, war noch nicht abzusehen, dass dies einmal eine Stadt mit heute über 230.000 Einwohnern werden sollte. Die 1494 gegründete Stadt heißt heute Santa Cruz. Heute eine Stadt, die nicht nur dem Tourismus vorbehalten ist. Sie hat noch vieles von ihrem ursprünglichen Gesicht behalten. Das geschäftige Leben wie es sich für eine große Hafenstadt gehört ist ihr herausragendes Kennzeichen.

Santa Cruz ist die wichtigste Hafenstadt auf Teneriffa, einer der zu Spanien gehörenden Kanarischen Inseln.

Zu den gut erhaltenen Gebäuden der Altstadt zählt die Mariä-Empfängnis-Kirche aus der Kolonialzeit. Der im 18. Jahrhundert errichtete Palacio de Carta weist barocke und klassizistische Einflüsse auf. Im ehemaligen Zivilkrankenhaus befindet sich das Museum der Natur und des Menschen mit interaktiven Ausstellungen zu den Kanarischen Inseln. Einer der Plätze der Stadt ist der zentral gelegene Plaza de España.

Das moderne Kunst- und Kulturzentrum TEA (Tenerife Espacio de las Artes) zeigt Ausstellungen mit zeitgenössischer Kunst und lokaler Fotografie. Am Wasser befindet sich das Auditorium von Teneriffa, ein Wahrzeichen der Stadt. Die Konzerthalle ist in einem Gebäude mit weißem, segelförmigem Dach untergebracht, das von dem spanisch-schweizerischen Architekten Santiago Calatrava entworfen wurde. Die kreisförmige Festungsanlage Castillo de San Juan wurde im 17. Jahrhundert aus Vulkangestein erbaut. Zu den Grünflächen der Stadt gehört der Park García Sanabria, ein botanischer Garten mit Freilicht-Skulpturenmuseum. Hier werden Werke von spanischen und internationalen Künstlern ausgestellt, darunter von Henry Moore. Im Nordosten liegt der von Bergen umgebene Strand Las Teresitas mit zahlreichen Restaurants.

Einkaufsstadt mit schönen Geschäften

Santa Cruz ist eine moderne Einkaufsstadt und seit dem auf Teneriffa das Ladenschlussgesetz praktisch aufgehoben wurde, kann man auch an Sonn- und Feiertagen einen entspannten Einkaufsbummel unternehmen. Den Planern von Santa Cruz ist es gelungen, durch autofreie Zonen mit urigen, aber auch sehr modernen Bars – die guten mit einem tollen Tapas-Angebot – und Cafés, Lebensräume mit autofreien Zonen zu schaffen. Noch befindet sich die überwiegende Mehrzahl der Gastronomiebetriebe fest in spanischen Händen. Auch deshalb ist Santa Cruz eine Stadt, in der man die echte, die wahre spanische und kanarische Küche genießen kann. Vor allem Abends sollte man die Tapas-Angebote in den vielen preiswerten Kneipen der Altstadt nutzen.

Auditorio de Tenerife

Ein Highlight für Freunde klassischer Musik, der Oper oder des Balletts ist ein Besuch im „Auditorio de Tenerife", dieses architektonisch spektakuläre Konzerthaus an der „Avenida de la Constitución". Wer nach Santa Cruz kommt, sollte sich wenigstens das sensationelle Bauwerk von außen betrachten. Es gilt unter Architekturfreunden zwischenzeitlich als das Merkmal der Insel.

Kirchen in Santa Cruz

Natürlich gehören zu Santa Cruz auch einige bedeutende und sehenswerte Kirchen. Hierzu zählt die „Iglesia de Nuestra Señora de la Concepción" in der „Avenida Bravo Murillo". Die Ursprünge dieses dreischiffigen Gotteshauses reichen bis in das Jahr 1502 zurück – man erkennt die Kirche schon von weitem am etwas zu dünn geratenen Glockenturm. Es ist eine Kirche, die noch im damals typischen kolonialen Stil erbaut wurde. Im 17. Jahrhundert brannte die Kirche ab, wurde dann aber wieder aufgebaut. Gestützt wird die Kirche durch Säulen aus Vulkangestein, und im Inneren kann man prunkvolle barocke Kunst bewundern, aber auch Gemälde, Gold- und Silberexponate.

Etwas bescheidener, da sie einst eine Klosterkirche war, ist die „Iglesia de San Francisco" an der „Plaza San Francisco", die aus dem Ende des 17. Jahrhunderts stammt. Sehenswert sind hier vor allem die künstlerisch gestalteten Holzdecken. Bekannt ist diese Kirche jedoch durch die hier stattfindenden Konzerte, die von der hervorragenden Akustik profitieren. Hier gilt diese Kirche dem „Auditorio de Tenerife" durchaus als musikalische Konkurrenz.

Kirche „Iglesia de San Francisco“, eingebettet in eine schöne Grünanlage

Kirche „Iglesia de San Francisco“ – Innenraum

Kinder lernen Rollschuhfahren

Rollschuhfahrschule – sichtlich mit viel Spass

SANTA CRUZ
PATINA

Auditorio de Tenerife – das Wahrzeichen der Insel

Die Idee zur Errichtung einer Konzerthalle auf Teneriffa geht zurück bis ins Jahr 1970. Nachdem Fragen zur Finanzierung geklärt waren, wurde 1979 der Architekt Antonio Fernández Alba beauftragt die Konzerthalle zu entwerfen. Diese wurde nicht realisiert. In den 1980er Jahren begann ein völliger Stadtumbau. Neben Hochhäusern und Einkaufszentren entstand in diesem Zusammenhang auch eine von Santiago Calatrava entworfene Messehalle.

Zwischen diesem neu gestalteten Stadtteil und dem Hafen fand man schließlich den Bauplatz für das geplante Auditorium.

Kongress- und Konzerthaus

1989 erhielt Santiago Calatrava den Auftrag zum Bau des neuen Kongress- und Konzerthauses. Der ursprünglich auf 30 Millionen Euro veranschlagte Bau kostete bis zur Fertigstellung 72 Millionen Euro. Die Kosten zu kalkulieren und einzuhalten, klappt also auch in anderen Ländern nicht – beruhigend.

Am 26. September 2003 fand die feierliche Eröffnung der Konzerthalle in Anwesenheit von Königin Sofia und Kronprinz Felipe statt. Das Eröffnungskonzert, dirigiert von Víctor Pablo Pérez, begann mit der Fanfarria Real des polnischen Komponist Krzysztof Penderecki. Darüber hinaus beinhaltete das Programm das fünfte Klavierkonzert von Beethoven und das Te Deum von Anton Bruckner, sein bedeutendstes Chorwerk.

Heimat des „Orquesta Sinfónica de Tenerife“

Das Auditorio de Tenerife wurde von Santiago Calatrava von Beginn an als Konzert- und Kongresshalle gedacht. Es ist der Spielort des „Orquesta Sinfónica de Tenerife“, eines der besten spanischen Sinfonieorchester. Jährlich im Januar und Februar finden hier Veranstaltungen im Rahmen des Festival de Música de Canarias statt.

Gebäude und Umfeld

Das im September 2003 eröffnete Gebäude befindet sich auf einem 2,1 Hektar großen Grundstück, direkt am Atlantik im Küstenviertel Cabo Llanos zwischen dem Hafen von Santa Cruz de Tenerife und dem von César Manrique entworfenen Parque Maritimo.

Das segmentförmige Grundstück des Gebäudes beträgt 13.200 Quadratmeter. Das Auditorio wird vom 16.289 Quadratmeter großen Plaza Alisios umgeben. Dieser Platz dient auch für Open-Air-Veranstaltungen. Die Geschossfläche inklusive des 1200 Quadratmeter großen Foyers und der beiden Säle weist 6300 Quadratmeter auf.

Der 60 Meter breite Sockel schwingt sich sichelförmig bis 57 Meter hoch und endet nach 100 Metern in einer Spitze über dem hauben- oder muschelförmigen Dach des Gebäudes. Das Bauwerk befindet sich auf einem abgetreppten Sockel, in welchem technische Einrichtungen und Umkleideräume untergebracht sind. Diese Betonsichel hat keine eigentliche Funktion und wird nur zur Beleuchtung des Konzertgebäudes von oben genutzt. Die Außenhaut des Gebäudes ist mit Trencadís verkleidet. Die Millionen Bruchstücke weißer Kacheln verleihen dem Gebäude seine strahlende Wirkung und sind eine Referenz an den katalanischen Architekten Antonio Gaudi, der diese Technik beispielsweise im Park Güell verwendet hatte. Die Gestaltung des Sockelgeschosses zeigt Parallelen zu Erich Men-

delssohns Einsteinturm in Potsdam, während die Gesamtwirkung und die exponierte Lage am Hafen an das von Jørn Utzon entworfene Opernhaus in Sydney erinnern. In der Literatur und von der Bevölkerung wird die Architektur des Gebäudes häufig mit einer Welle oder einem Segelboot in Verbindung gebracht.

Im Inneren des Gebäudes befinden sich zwei Veranstaltungssäle, welche sich ein Foyer teilen. Der große Saal bietet 1658 Zuschauern Platz, während der kleine Saal für 428 Besucher vorgesehen ist. Die Bühne des großen Saals ist 16 Meter tief und 7 Meter breit.

Beide Säle sind wegen ihrer guten Akustik und der guten Sichtverhältnisse für viele Veranstaltungen geeignet.

Santiago Calatravas – der Architekt

Das Auditorium ist Santiago Calatravas erste Arbeit für darstellende Künste. Der 1951 in Valencia geborene Architekt war bis zur Auftragsvergabe für das Auditorium vor allem wegen seiner kühnen Konstruktion der Puente del Alamillo in Sevilla aufgefallen. Neben weiteren Brücken folgten Bahnhöfe, Hochhäuser und Museen. Zu seinen bekanntesten Arbeiten zählen die beeindruckende Neugestaltung des U-Bahnhofes am NewYorker Ground Zero, sowie das Olympiastadion für die Spiele 2004 in Athen. Er erhielt inzwischen Aufträge für den Bau einer Konzerthalle für das Atlanta Symphony Orchestra und die Oper von Valencia.

Auditorio de Tenerife – Ansichten und Modell

Royal Clipper

Segeltagebuch

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Auslaufen Lissabon – Kurs Portimao/Portugal

vom 25.10.2018 bis 25.10.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

17.00 Uhr – Einschiffung. Geht unproblematisch und schnell, wie erwartet. Wir hatten noch auf keinem Schiff ein derartig schnelles und unkompliziertes Einschiffen. Die Kabinen sind wunderbar vorbereitet und der erste Rundgang an Deck des Seglers ist spannend.

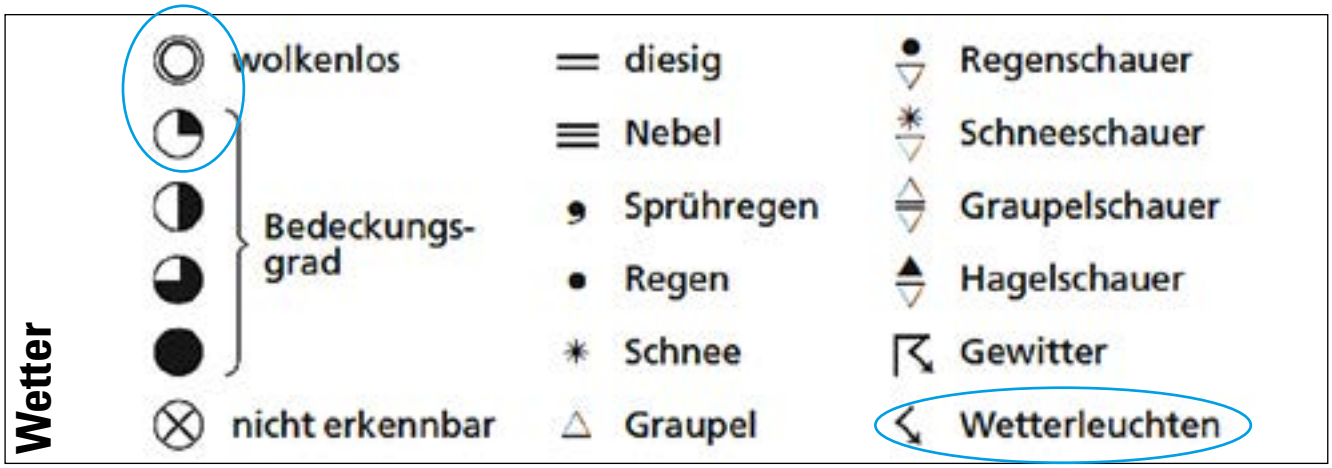
19.00 Uhr – Seenotrettungsübung. Hier auf dem Segler hat man das Gefühl, dass eine derartige Seenotrettungsübung irgendwie bedeutender und wichtiger ist als auf einem normalen Kreuzfahrtschiff. Aber vermutlich täuscht man sich hier. Die Wege sind kurz und klar beschrieben, ebenso ein sinnvolles Verhalten im Notfall. Nach der Seenotübung gibt es noch ein paar Regeln zum Verhalten an Bord während der Segelmanöver. Entscheidend ist, dass wir alle Befehle auf Englisch verstehen und immer mit „Yes, Yes" (Musterstation A) oder „Hello, Hello" (Musterstation B) antworten. Es dauert ein wenig, bis das alle wirklich verstanden haben.

21.00 Uhr – Es war schon angekündigt. Viele Mitreisende hatten eine lange Anreise. Und für die hungrigen Seelen an Bord gab es noch ein nettes Abendessen in Form eines Buffets im Speisesaal. Ich glaube, hier wird man die nächsten Tage bestens versorgt und verwöhnt. Es besteht eindeutig die Gefahr des Zunehmens.

22.00 Uhr – Ablegen. Wir verlassen Lissabon bei zunehmender Dunkelheit und nehmen Kurs auf Portimao. Das Ablegen geschieht mit Hilfe der Maschine, Segel werden erst außerhalb des Hafens gesetzt. Die Ausfahrt aus Lissabon entlang des Tejo und vorbei unter der roten Hängebrücke „Ponte 25 de Abril" ist in der abendlichen Stimmung an Bord wunderschön.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen / Segel bergen — Stb querab / Bb querab

Segelmanöver ❑ Motorfahrt ☒ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

Die Stadt in ihrer nächtlichen Beleuchtung und die Mündungslandschaft des Tejo tragen das Ihre dazu bei. Der Auftakt der Reise ist gelungen. Dazu hat natürlich unser privates Vorprogramm mit Renate und Günter in Lissabon und Umgebung beigetragen.

23.00 Uhr oder später: Wir gehen in unsere Kabine, um die erste Nacht auf einem Großsegler zu verbringen. Es ist schon ein Unterschied zum „normalen“ Kreuzfahrtschiff. Es knackt und knarrt. Die Schiffsbewegungen sind deutlich spürbarer als auf einem der großen Dampfer. Aber wir werden in unserer Koje angenehm in den Schlaf geschickt. Wecker haben wir nicht gestellt, aber wir hoffen, dass wir früh wach werden, um das Segelsetzen verfolgen zu können.

Nachtruhe: *Eigenartig – das Schiff stampft und wiegt sich in der See, die Geräusche der schlagenden Wellen sind gut zu hören. Es ist nicht störend, nur ungewohnt. Irgendwann schläft man ein, vermutlich relativ schnell nachdem wir uns in die Koje gelegt Haben. Am frühen Morgen wird man automatisch wach. Irgendwie meinen wir, ist eine gewisse Unruhe im Schiff zu spüren. Das Motorengeräusch wird durch den Schlaf ausgeblendet, obwohl es an sich störend ist. Es wird in den nächsten Tagen vermutlich auch kein Problem mehr darstellen.*

Wellenhöhe in Meter *1,0 bis 2,0 m* **Mittagstemperatur** *24° C / Wasser 22° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Portimao/Portugal – Halber Hafentag –

vom 26.10.2018 bis 26.10.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

09.30 Uhr – Entspanntes Frühstück, danach wird das Schiff besichtigt

11.30 Uhr – Der Lotse für Portimao kommt an Bord.

12.00 Uhr – Fast alle Mitreisenden sind an Deck um das Anlegen des Seglers zu verfolgen. An der Bar Mitschiffs gibt es einen Kaffee, Tee oder andere Getränke .Die meisten Passagiere stehen um die offene Brücke herum und schauen dem Kapitän, dem Lotsen, dem Steuermann sowie dem zweiten Offizier bei ihren Tätigkeiten zu. Das Anlegemanöver erscheint uns kompliziert, aber der Kapitän und seine Besatzung haben die Ruhe weg. Die Manöver klappen problemlos. Der Kapitän gibt an den Steuermann klare und eindeutige Steuerbefehle, die uns Segellaien genau verdeutlichen, was so gemacht werden muss. Wir können die Manöver nachvollziehen und vermutlich denkt der eine oder andere, nach drei Anlegemanövern kann ich das auch. Schließlich bekomme ich das mit meiner Segelyacht auch hin. Vermutlich ist es ein Glück, dass der Kapitän das Ruder nicht aus der Hand gibt bzw. es nur seinem Rudergänger überlässt.

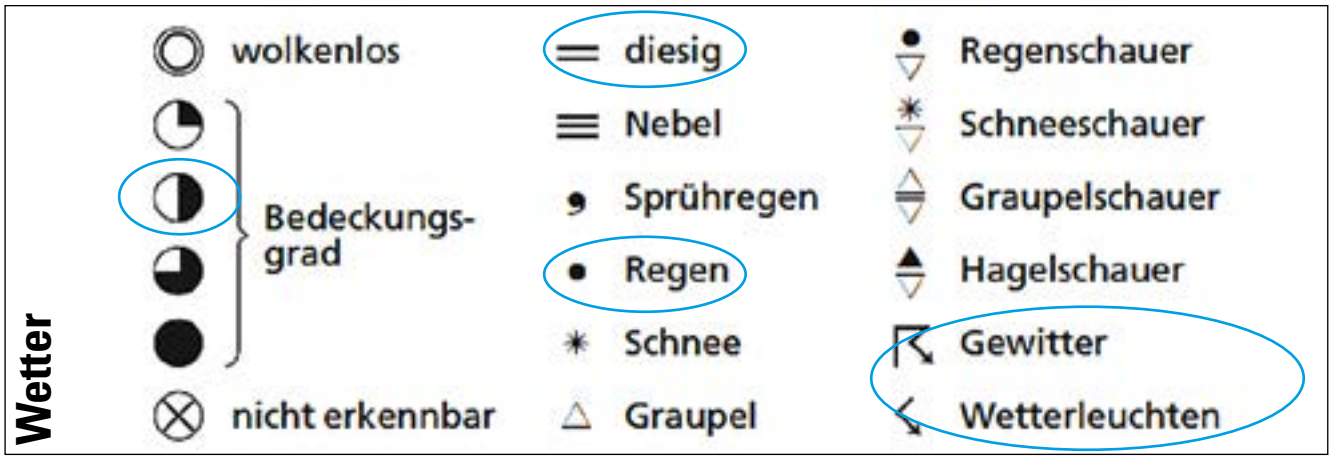
12.00 Uhr – Festmachen in Portimao. Schiff wird kurz nach dem Anlegen von der Behörden freigegeben und wir können von Bord. Späteste Rückkehr an Bord ist um 18.00 Uhr.

14.00 Uhr – Nach einem kleinen Mittagessen gehen wir an Land und schauen uns Portimao an. Der Ort ist langweilig und bietet keine architektonischen Besonderheiten. Allerdings sind schöne Strände, ein großer Yachthafen und eine interessante Steilküste zu sehen. Unser Besuchswetter ist diesig und es regnet immer wieder leicht. Nach zwei Stunden sind wir wieder zurück an Bord und trinken Tee.

19.00 Uhr – Ablegen in Portimao. Wir verfolgen das Ablegen im Regen von der geschützten Deckbar aus. Dort treffen wir auf unsere englischen Tischnachbarn vom Vorabend und

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



↑ Segel setzen	⊢ Stb querab
↓ Segel bergen	⊣ Bb querab

Segelmanöver ❑ Motorfahrt ☒ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

einen Kanadier. Wir versacken etwas in der Bar, die Gespräche waren nett. Unser Englisch funktioniert für den Smalltalk ganz gut, wenn die Gespräche tiefgehender werden wird es manchmal etwas schwierig, da der Wortschatz eindeutig zu gering ist. Daran ist im Laufe der Reise noch zu arbeiten.

19.30 Uhr – Das Abendessen im Speisesaal ist perfekt. Das Schiff verfügt über eine herworragende Küche. Wir sitzen bis etwa 22.00 Uhr. Danach sind wir noch auf ein Glas Sekt in die obere Bar entschwunden, um dann irgendwann im Bett zu landen.

Wellenhöhe in Meter *1 bis 1,5 m* **Mittagstemperatur** *21° C / Wasser 22° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Portimao Kurs Safi/Marokko – 1. Seetag –

vom 27.10.2018 bis 27.10.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 21 78

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

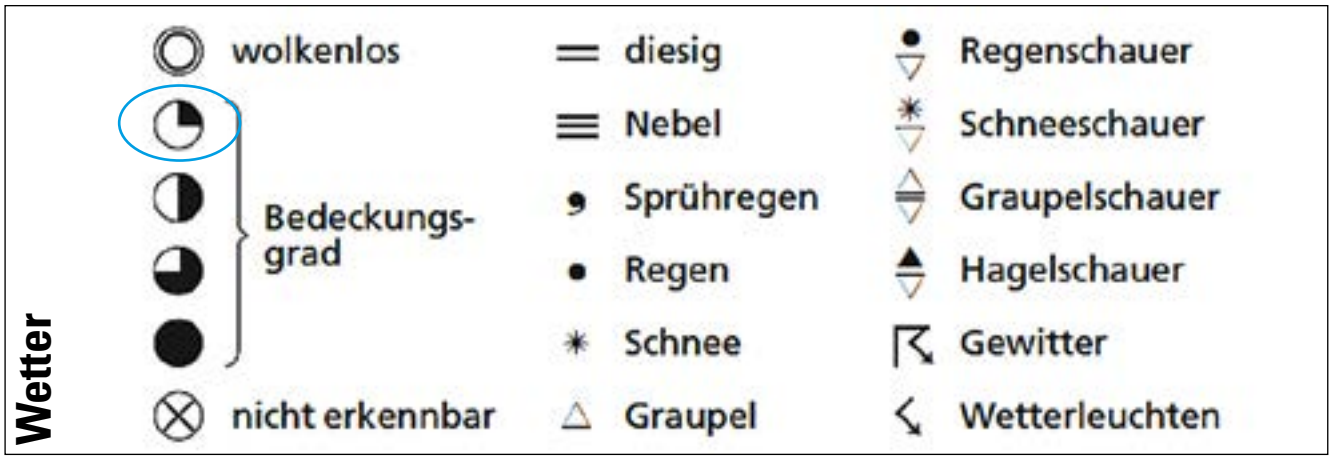
09.00 Uhr – Aufstehen und zum Frühstück. Plötzlich geht der Motor aus. Die Schotten schließen sich zwischen den einzelnen Abteilungen des Schiffes. Alle Schotten dicht! Es entsteht eine gewisse Unruhe. Für die Besatzung ist aber anscheinend alles normal.
Was passiert? Des Rätsels Lösung. Alle Segel sind gesetzt, wir brauchen keinen Motor mehr und wir segeln unter Vollzeug mit achterlichem Wind Richtung Safi. Wir kommen ans Oberdeck und alle Segel stehen. Das Schiff ist ein Traum mit weißen Segeln. Es herrscht eine völlig entspannte Stimmung an Bord. Das Schiff selbst fährt völlig anders unter Segeln. Es bewegt sich mit Wind und Wellen im immer gleichen Rhythmus. Es ist etwas unruhiger als unter Motor, Segel und Masten knarren leicht, irgendein Segel schlägt. Und das Ganze bei zunehmendem Sonnenschein und steigender Temperatur.

11.00 Uhr – Wir sitzen entspannt an Deck, genießen das schöne Wetter und die Sicht auf Meer und Segelschiff. Kleinere Kurskorrekturen bewegen ab und zu die Rahen. So geht entspanntes Reisen auf dem Atlantik.

Unterwegs erkennt man immer wieder Segelyachten, wohl auch auf dem Weg Richtung Safi oder Teneriffa. Die Route, die wir segeln ist bei Seglern beliebt und geschätzt, da um diese Jahreszeit die Passatwinde gleichmäßig wehen und ein angenehmes Segeln ermöglichen. Ich schätze, dass wir noch einige Yachten unterwegs treffen werden. Ich beneide diese Schiffe wirklich um den Anblick, den wir mit der Royal Clipper unter Vollzeug bieten und den wir so nicht haben. Die Segelyachten sind mit ihren weißen Segeln leicht zu erkennen, obwohl sie nicht groß sind. Kleinere Frachter sind dagegen schwer zu sehen. Die Farben der Container sind

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



↑ Segel setzen ↓ Segel bergen | ⊢ Stb querab ⊣ Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

oft schwer erkennbar, vor allem wenn sie dunkel oder leicht verrostet sind.

Fast alle Passagiere liegen auf den Liegestühlen, sitzen auf den Bänken und unterhalten sich, lesen oder schauen in Gedanken auf dem Schiff umher. Es ist eine herrliche Ruhe und eine völlig entspannte Stimmung an Bord. Das erste Mal kommt Segelatmosphäre auf. Einige Passagiere treffen sich zu Yoga-Übungen auf dem Achterdeck, einige versuchen eine Meile zu laufen und wir lesen in unseren Büchern, trinken und reden über alles mögliche.

17.00 Uhr – Durch den Stand der Sonne und durch die gesetzten Segel wird das Schiff schattig und damit wird es kühl. Man macht sich auf ins Innere des Schiffes, trinkt einen Tee, besucht den Fitnessraum mit Laufbändern und Fahrrädern oder hört dem Klavierspieler zur Kaffeezeit zu. Der spielt übrigens schlecht!

19.30 Uhr – Abendessen. Es schmeckt wieder wunderbar, wir haben ein Geburtstagskind am Tisch, durch den wir zu einer Geburtstagstorte kommen. Man hatte das Gefühl, dass die Torte zu viel des Guten war.

22.00 Uhr – Moby Dick mit Kapitän Ahab war angesagt. Einer der Klassiker unter den Spielfilmen mit großen Segelschiffen. Aber wir waren zu müde, um bis zum Ende des Filmes durchzuhalten. Außerdem war die Tonqualität wirklich schlecht. Also sind wir so gegen 23 Uhr in die Kabine und haben dort schnell geschlafen.

Die See war in der Nacht unruhig, die Wellenhöhe wurde bis zu fünf Metern angesagt. Ob es tatsächlich so hoch war wissen wir nicht. Wir haben wunderbar geschlafen.

Wellenhöhe in Meter *1,5 bis 2 m* **Mittagstemperatur** *21° C Luft | Wasser 24° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Safi/Marokko – Hafentag –

vom 28.10.2018 bis 28.10.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

07.00 Uhr – Anlegen in Safi/Marokko. Aufgrund des Wetters musste das die Mannschaft ohne viele Zuschauer machen. Was denen vermutlich nicht unsympathisch war, da sie dann in Ruhe arbeiten konnten.

Eigentlich sollten wir die Zeit umstellen, wurden aber dann zurückgepfiffen und die Portugiesische MEZ wurde an Bord beibehalten. Das hat bei einigen Passagieren zu Irritationen geführt, die aber im Laufe des Vormittags geklärt werden konnten. Die Zeitumstellung kommt erst nach Teneriffa. Dann werden unsere Tage jeweils eine Stunde kürzer.

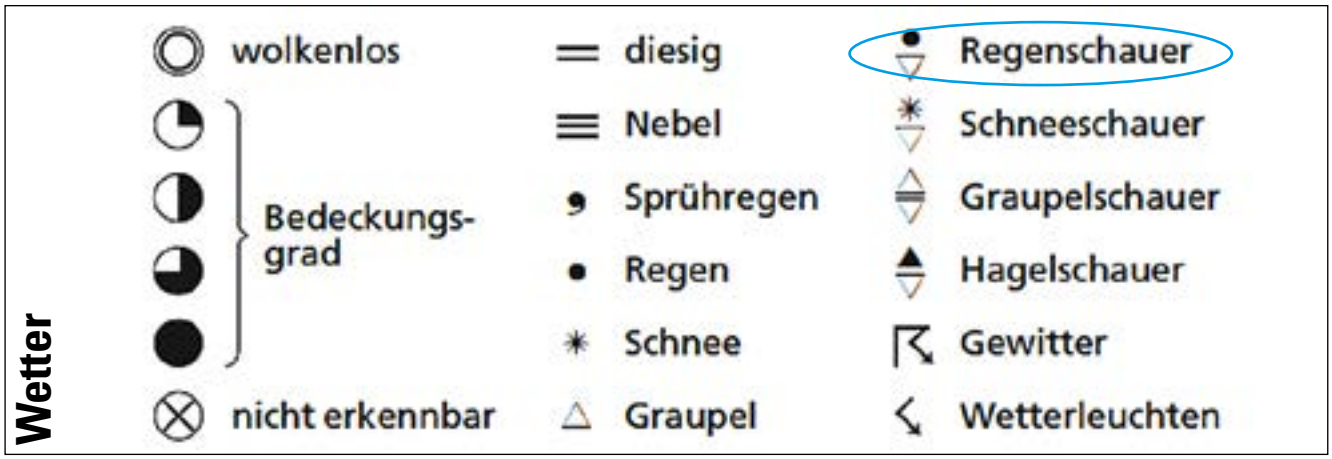
10.00 Uhr – Nach dem Frühstück. Es ist kalt – erwartet man in Marokko wirklich nicht – und es regnet. Wir bleiben erst einmal an Bord um die Wetterentwicklung zu verfolgen. Wenn es besser wird können wir noch an Land.

13.00 Uhr – Dem Wetter zum Trotz gibt es ein arabisches Mittagessen. Schmackhaft. Wirklich gut zubereitet aber mit Schweinefleisch. Das passt dann irgendwie nicht ganz zum arabischen Essen.

Nun ja, Haupttätigkeit heute war das Tagebuchschreiben, das nach den ersten Tagen der Reise danach schreit, endlich auf den aktuellen Stand zu kommen. Das ist dann geschehen, das Ergebnis ist dann irgendwann zu sehen bzw. zu lesen.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen / Segel bergen — Stb querab / Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ☒ Decksleinen ☒ Windrichtung „N-N-O“

20.00 Uhr – Die „Royal Clipper“ läuft aus dem Hafen von Safi aus und setzt Segel für die Fahrt Richtung Teneriffa, der spanischen Insel vor Afrika.

Nach der Ausfahrt setzen wir uns zum Abendessen in den Speisesaal – eigentlich wie immer. Nach der Hafenausfahrt wird die See etwas unruhiger. Aber nichts aufregendes ist zu erkennen. Am Nebentisch hat die Kreuzfahrtdirektorin zum Dinner Platz genommen. Relativ plötzlich springt sie auf und verschwindet. Kurz darauf kommt von der Brücke eine kurze Durchsage in allen drei Sprachen: Wir rechnen mit einer unruhigen See, alle an Bord müssen erhöhte Vorsicht walten lassen. Und immer die Regel beherzigen, dass eine Person sich immer mit einer Hand am Schiff zu halten hat. Die Durchsage war kaum verklungen, rappelt es auch schon im Speisesaal – Stühle fallen um, Gläser gehen zu Bruch, an den Bullaugen erscheinen die ersten Wellen, das Schiff kränkt und das Abendessen wird ab jetzt deutlich aufregender. Und die Kreuzfahrtdirektorin erscheint wieder an ihrem Tisch und speist entspannt weiter!

Wir beenden unser Abendessen in aller Ruhe und trinken in der Bar noch einen Schlummertrunk als Vorbereitung auf eine vermutlich unruhige Nacht. In unserer Kabine angekommen die nächste Überraschung. Die Betten sind gemacht, aber wir haben ein Sicherheitsbrett am Bett. Schlechtes oder gutes Omen für eine unruhige Nacht? Wir werden sehen! An Deck werden Deckleinen gespannt. Es wird unruhig!

Wellenhöhe in Meter *0,3 m im Hafen* **Mittagstemperatur** *19° C Luft / Wasser 22° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Safi Kurs Santa Cruz de Tenerife – 2. Seetag –

vom 29.10.2018 bis 29.10.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

Nacht: Das Sicherheitsbrett am Bett, das unser Steward angebracht hat, lässt uns schlimmes vermuten. Und es kam wie wir befürchtet hatten. Wellen schlagen gegen das Schiff, unser Bullauge ist mal über, mal unter Wasser. Wellen und Wind lassen das Schiff mit hoher Geschwindigkeit durch die Nacht torkeln und verursachen eine Unruhe im Schiff, die kaum jemand ruhig schlafen lässt.
Zum Glück ist das Sicherheitsbrett am Bett. Ohne dieses geniale Bettzubehör hätte ich vermutlich mehrmals unfreiwillig das Bett verlassen. Wir bringen die Nacht hinter uns, gegen Morgen lässt die Schaukelei ein wenig nach, so dass wir zumindest zum Frühstück gehen können.

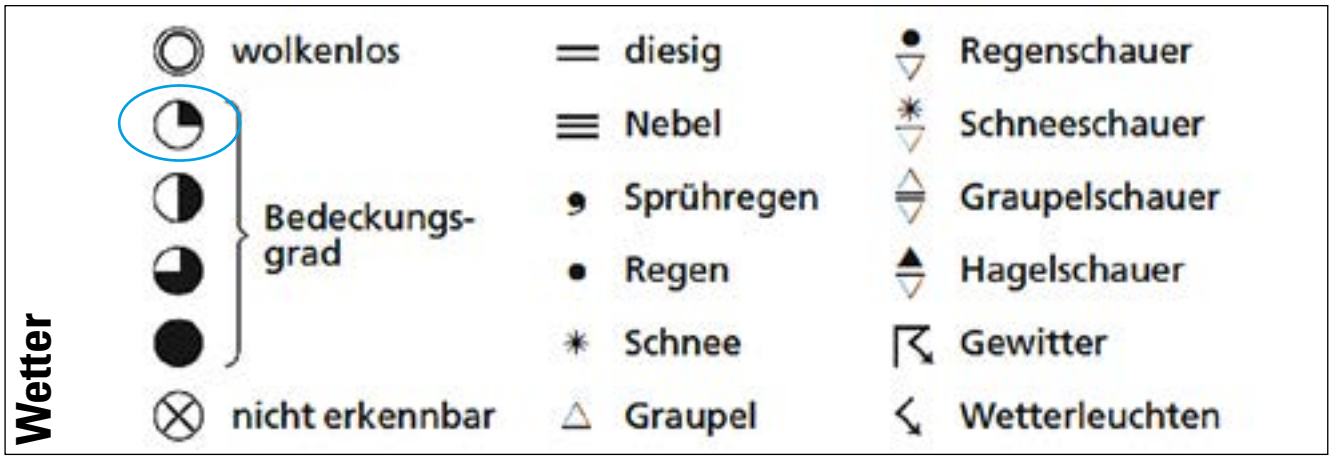
10.00 Uhr – Frühstück – Unruhiger Transport von Lebensmitteln an die Tische. War teilweise ein schwieriger Gang vom Buffet zum Tisch, bedingt durch die Schiffsbewegungen. Frühstück dauert heute dadurch länger.

10.30 Uhr – Vortrag Michael Klaus zum Thema Wasser. Michael Klaus ist Kapitän a.D., war lange auf Großseglern
12.00 Uhr weltweit als Kapitän unterwegs. Aber vor allem war er Kapitän der Schiffe „Royal Clipper", „Star Clipper" und „Flying Clipper". Offenbar ein begeisterter Segler großer Segelschiffe und dieser Passion spürbar verhaftet. Der Vortrag behandelt das Thema Wasser natürlich aus der Sicht eines Seefahrers und Seglers. War interessant und spannend, unterhaltsam auch bei dem Seegang mit wandertem PC und Beamer.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8

Wetter



Segel setzen / Segel bergen — Stb querab / Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ☐ Decksleinen ☒ Windrichtung „N-O“

Segeln:
Tolles Segelwetter im beginnenden Nord-Ost-Passat. Der Seegang ist etwas heftig und ungewohnt für uns. Da das Schiff mit etwa 14 Meter Breite doch deutlich schmäler gebaut ist als die üblichen Kreuzfahrtdampfer, ist der Seegang deutlich zu spüren. Das Schiff rollt und stampft in den doch recht hohen Wellen im Rhythmus der See. Wir segeln mit Vollzeug, alle Segel sind gesetzt, das Schiff macht gute Fahrt.

Segeln ist auf einem Großsegler mit Geräusch verbunden. Es knarrt im Schiff, die Segel schlagen, Taue quietschen in den Blöcken und dauernd werden irgendwelche Kontrollen und Reparaturarbeiten durchgeführt.

An Deck sind vom Bug bis zum Heck mit nur kleinen Unterbrechungen Deckleinen gespannt. Beim Gang über Deck, so stellen wir fest, sind diese Leinen ungemein hilfreich. Für Passagiere und Mannschaft!

Nachtfahrt:
Für die Nachtfahrt wird ein Teil der Segel eingeholt und zusätzlich mit Maschine gefahren. Die Geschwindigkeit des Schiffes erhöht sich und unser Ziel Teneriffa wird dann pünktlich erreicht. Das Schiff fährt nachts nur mit den üblichen Standardlichtern, die Segel sind nicht zusätzlich beleuchtet. Die Reisegeschwindigkeit wird durch den zusätzlichen Antrieb um etwa vier Knoten erhöht.

Nacht:
Der Kabinensteward hat unsere Betten für die Nacht vorbereitet. Das Sicherungsbrett ist wieder da (am Tag wird es ausgebaut damit das Bett als Liege besser nutzbar ist).
Der Himmel ist um 19.30 Uhr dunkel mit dicken Wolken. Wir sind gespannt wie die Nacht wird. Das Einschlafen ist kein Problem, wir schlafen richtig gut!

Wellenhöhe in Meter *4,0 bis 6,0 m*

Mittagstemperatur *20° - 21° C Luft / Wasser 19°*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Santa Cruz de Tenerife – Hafentag –

vom 30.10.2018 bis 30.10.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

Wir segeln bei schönstem Segelwetter ohne die Rahsegel recht hoch am Wind. Nur die drei Außenklüver, das Vor-Stängestagsegel, Groß-Royalstagsegel, Groß-Bramstagsegel, Groß-Stagsegel, die Mittel- und Achtrstagsegel sind gesetzt und ermöglichen eine Fahrt von rund 11 Knoten hoch am Wind Richtung Teneriffa. Wir erleben das Schiff das erste Mal auf einem Kurs „Am Wind". Das Schiff liegt dadurch ruhig in der See und macht richtig gute Fahrt.

Kurz vor der Ankunft in Teneriffa kommt der Lotse an Bord. Witziger und freundlicher Typ, der es wohl selten mit einem Segler zu tun hat. Er macht Bilder (Selfies) aus allen Lebenslagen vom Schiff und freut sich sichtlich, auf der Royal Clipper zu sein.

13.00 Uhr – Ankunft in Santa Cruz de Tenerife. Wir liegen neben einem MSC und TUI-Schiff. Aber die meisten Menschen schauen sich den Segler an. Irgendwie verständlich! Man sieht auch in einem Hochseehafen solch ein Schiff nicht jeden Tag.

14.00 Uhr – Wir verlassen das Schiff um uns Santa Cruz de Tenerife anzuschauen. Davon ist mehr im Kapitel zu Teneriffa ab Seite 95 zu lesen.

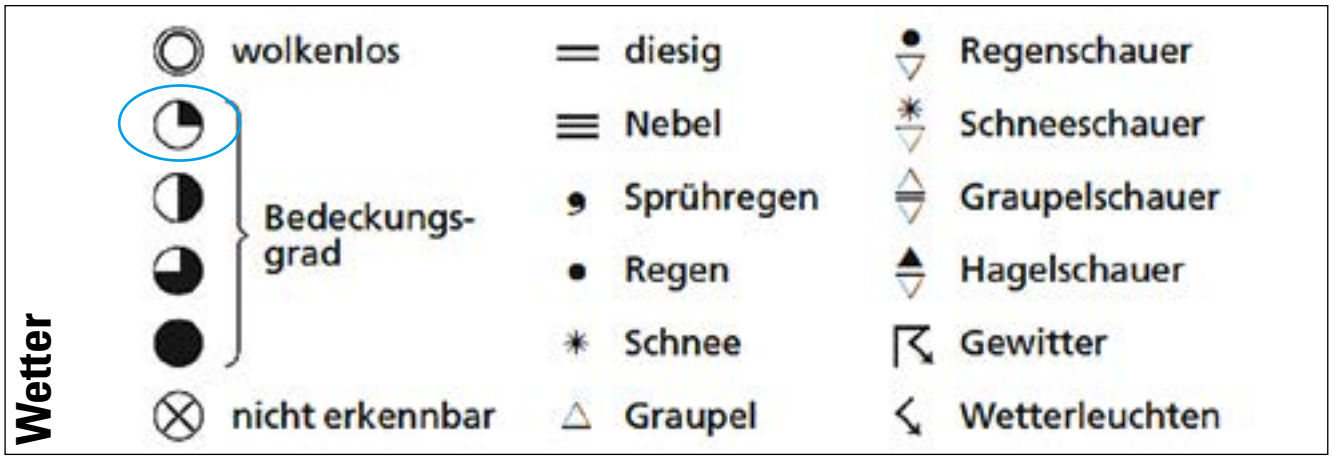
19.00 Uhr – Zurück an Bord. Der Ausflug war schön und hat uns kleine Einblicke in die Stadt gegeben. Hier würde sich ein Besuch unbedingt lohnen.

19.30 Uhr – Abendessen bis etwa 21 Uhr.

21.15 Uhr – Ablegen. Langsam gleitet das Schiff aus dem Hafen und es geht auf die große Etappe über den Atlantik.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen | Segel bergen | Stb querab | Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

Der „Bordpfarrer“ spricht ein Gebet und bittet um Gottes Segen für Schiff, Besatzung und Passagiere bei der langen Reise nach Barbados. Das ist schon immer so alter Brauch auf Segelschiffen, wenn ein Schiff ablegt, um den Ozean zu überqueren. 4.700 km liegen vor uns.

Es ist schon ein wenig ein komisches Gefühl, jetzt so eine lange Fahrt vor sich zu haben. Nur Meer und sonst nichts. Bei allem Luxus an Bord den wir hier haben, kann man sich „ein klein wenig“ vorstellen, wie es den alten Seglern ging, die auf ihren kleinen Schiffen diese lange Reise in früheren Zeiten wagten.

23.00 Uhr – Wir gehen in die Koje, nachdem wir vorher noch die vielen Sterne beobachtet haben. An der Steuerbordseite sind immer noch die Lichter der langgezogenen Insel zu sehen.
An der Backbordseite ist es richtig schwarze Nacht und die Sterne richtig gut zu sehen. Die Sterne werden in den nächsten Nächten noch besser zu sehen sein. Wenn das Wetter mitmacht.

23.30 Uhr – Wir liegen in den Betten, jetzt wieder ohne Sicherungsbrett. Es wird eine angenehme Nacht werden, da man sich nicht dauern die Knie am Brett anschlägt. An die Bewegungen des Schiffes haben wir uns zwischenzeitlich gut gewöhnt, ebenso an die etwas seltsamen und eigenwilligen Geräusche, die der Segler so ab und zu in der Nacht von sich gibt.

Nächster Morgen so gegen 08.30 Uhr. Wir haben wunderbar geschlafen und das wird sich während der ganzen Reise nicht mehr ändern.

Wellenhöhe in Meter *4 bis 6 m* **Mittagstemperatur** *20° - 22° C Luft / Wasser 20°*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Tenerife Kurs Barbador – 3. Seetag –

vom 31.10.2018 bis 31.10.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

09.00 Uhr – Frühstück nach einer ruhigen Nacht. Ausgeschlafen und erholt gehen wir den dritten Seetag auf dieser Reise an.

Übrigens – es ist Halloween, ein für Amerikaner wichtiger Tag. Das Tagesprogramm empfiehlt, zum Abendessen als Pirat verkleidet zu kommen. Man sollte der Empfehlung irgendwie folgen...!

10.30 Uhr – Herrliches Segelwetter. Das Schiff fährt mit Vollzeug und mit Autopilot. Es ist nur ein Segelmeister an Deck, der ab und zu ein Segel nachjustiert. Das Schiff läuft mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von sieben Knoten. Während der bisherigen Reise betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 11 Knoten, so der tägliche Mittagsbericht von der Brücke.

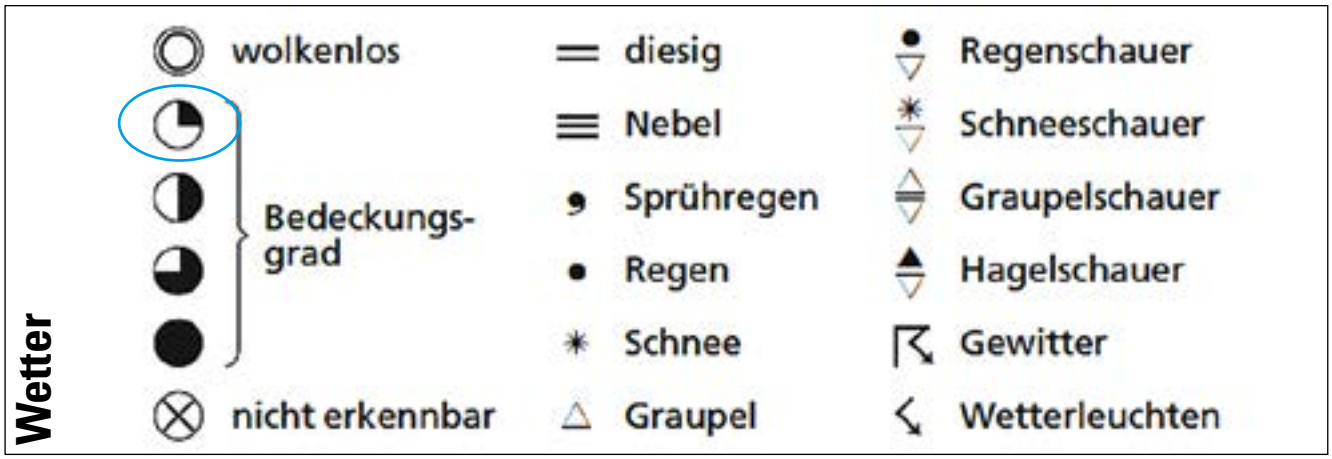
Wir beobachten und liegen ansonsten in der Sonne und genießen entspannt den Tag.

12.30 Uhr – Erstmals wird das Mittagessen an Deck serviert. Ein Buffet ist aufgebaut und jeder kann sich selbst bedienen. Für die Mannschaft sicherlich eine echte Erleichterung und für uns ist es schön an Deck bei diesem Wetter vorzüglich zu speisen.

Es gehört eigentlich nicht an diese Stelle: wir haben wieder einmal Fisch gegessen! Fast wie jeden Tag! Der Fisch ist auf diesem Schiff einfach wunderbar zubereitet und schmeckt vor-

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



↑ Segel setzen ↓ Segel bergen	⊢ Stb querab ⊣ Bb querab	Segelmanöver	☒ Motorfahrt	❑ Decksleinen	❑ Windrichtung „N-O“

züglich. Das Mittagessen dauert aufgrund der netten Gespräche fast zwei Stunden. Gut so! Man wird das in den nächsten Tagen so fortführen.

15.30 Uhr – Christel ist beim Knotenkurs bei Carlos und frischt ihre Kenntnisse über Seemannsknoten auf.

18.00 Uhr – Traditionelles Salve Regina – das Abendlied zur Nacht. Siehe Seite 226.

Man kann während der Reise als Passagier ein „Baggywrinkle“ machen. Das ist ein Segelschoner, der in die Takelage eingesetzt wird, um das Scheuern der Segel an den Tauen zu verhindern. Dadurch halten die Segel länger bzw. müssen an durch-gescheuerten Stellen vom Segelmacher nicht so oft repariert werden. Wer den längsten „Baggywrinkle“ herstellt wird am Ende der Reise irgendwie belobigt. Wir lassen uns überraschen!

22.30 Uhr – Sterne beobachten auf der Brücke. Der zweite Offizier Vivek erklärt Sternbilder und deren Bedeutung für die Seefahrt. Das Licht um das Vorschiff ist aus und man sieht den Sternenhimmel wie man ihn an Land nie zu sehen bekommt. Es ist schwer zu beschreiben, aber dass der Himmel derartig viele Sterne hat ist unbegreiflich. Und schön! Man wird diesen Anblick nicht vergessen und während der Reise hoffentlich noch mehrmals haben. Siehe dazu mehr auf Seite 232.

Wellenhöhe in Meter *3 bis 4 m* **Mittagstemperatur** *26° - 28° C Luft / Wasser 24°*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 4. Seetag –

vom 01.11.2018 bis 01.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

09.00 Uhr – Ruhige Nacht. Ausgeschlafen und erholt gehen wir dem vierten Seetag nach einem guten Frühstück entgegen.

10.30 Uhr – Kapitän Tunikov erzählt Geschichten aus seiner Ausbildungszeit auf der russischen Viermastbark „Kruzenstern". Siehe dazu auch im Kapitel „Großsegler" das Unterkapitel „Große Segler heute - eine Auswahl", Seite 73.

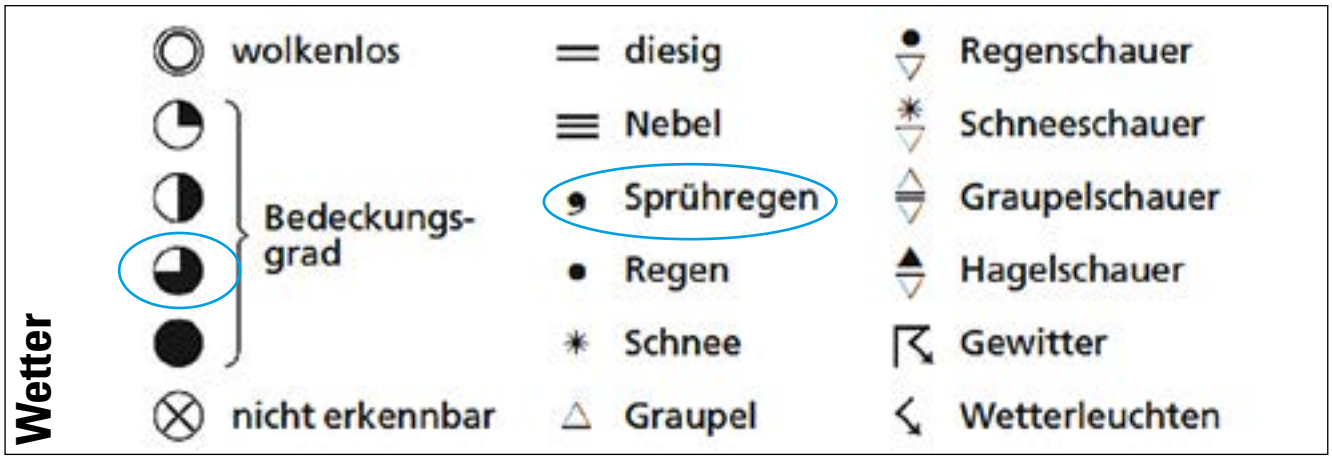
12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage von der Brücke: 5.000 Meter Wassertiefe unter uns, noch 2.100 Seemeilen bis nach Barbados. Durchschnittsgeschwindigkeit sieben Knoten. Schiff fährt seit Teneriffa unter Vollzeug, also mit einer Segelfläche von 5.050 m² .Der Kapitän lässt den Segler wirklich laufen.

Nachklapp zur Sternenbeobachtung:
Die Sterne und die Sternbilder beschäftigen uns nachhaltig. Wie kann man es erlernen, den Sternenhimmel so zu lesen, dass man wirklich exakt seine Position bestimmen kann. Unsere Hochachtung vor dem zweiten Offizier Sergey steigt im Nachhinein. Er hat das Sternensystem und die Navigation wirklich gut erklärt. Aber wir finden vielleicht bei diesem Sternenhimmel den Nordstern und den großen Wagen. Mehr geht bei dieser Sternenvielfalt vermutlich für uns Laien nicht!

Temperatur:
Die Temperatur hat sich gegenüber dem gestrigen Tag nur geringfügig um zwei Grad nach unten verändert. Aber die Sonne fehlt und – gut für einen Segler – es ist windig. Wir empfinden das Wetter als kalt, es sind nur wenige an Deck auf den Liegen zu finden. Und die welche oben liegen haben sich alle dick in die bereitliegenden Decken eingehüllt. Es hat statt 28 nur 26 Grad!

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen / Segel bergen — Stb querab / Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-N-O“

Der Wind kommt von Steuerbord querab bei einer Wellenhöhe von etwa vier Metern. Wobei es kurze Windwellen sind und eine lange Atlantikdünung darunterliegt. Die langen Wellen lassen das Schiff abwechselnd aus dem Kurs und wieder zurück laufen. Die Steuerautomatik regelt dies, gibt dem Schiff aber manchmal eine eigenartige Nickbewegung, kombiniert mit lautem Segelknallen.

13.00 Uhr – Mittagessen: Heute wieder im Clipper Dining Room, dem Wetter wegen. Thema ist heute die türkische Küche.

Nach dem Mittagessen wird gelesen oder die Wellenlandschaft beobachtet. Es ist trotz des schlechteren Wetters entspannt. Gegen 16 Uhr wird es sonnig und sofort sind wieder mehr Passagiere am oberen Deck anzutreffen.

Wir melden uns zum Kurs „Seekartenlesen“ beim zweiten Offizier an. Das ist der gleiche Offizier der uns auch die Sterne erklärt hat. Der jungen Mann ist gut.

19.00 Uhr – Das Abendessen wird wegen der Zeitumstellung um eine halbe Stunde vorverlegt. Aber kaum einer hat es mitbekommen. Wir essen daher anfangs in einem recht spärlich befülltem Dining Room.

Nach dem Abendessen gehen wir an Deck und schauen nochmals den Sternenhimmel an. Es ist einfach unbeschreiblich, wie der Himmel aussieht. Leider kann man den Himmel nicht gut fotografieren. Das Schiff bewegt sich einfach und aus allen Sternen würden bei einer Aufnahme Sternschnuppen. Wir bewahren den Anblick des Himmels im Gedächtnis.

Wellenhöhe in Meter *3 bis 4 m* **Mittagstemperatur** *26° C Luft / Wasser 26° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 5. Seetag –

vom 02.11.2018 bis 02.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

Zeitumstellung: Je näher wir Richtung Karibik kommen, bedeutet dies, dass wir unsre Zeit anpassen müssen. In der Nacht müssen wir die Uhr um eine Stunde zurückstellen. Dies geschieht auf der Reise insgesamt sechs Mal, da wir eine Zeitverschiebung von sechs Stunden durchfahren. Es ist toll – das Wort „Jetlag" kennen wir auf dieser Fahrt nicht. Aber spätestens beim Rückflug haben wir unsere moderne Zeiterscheinung wieder.

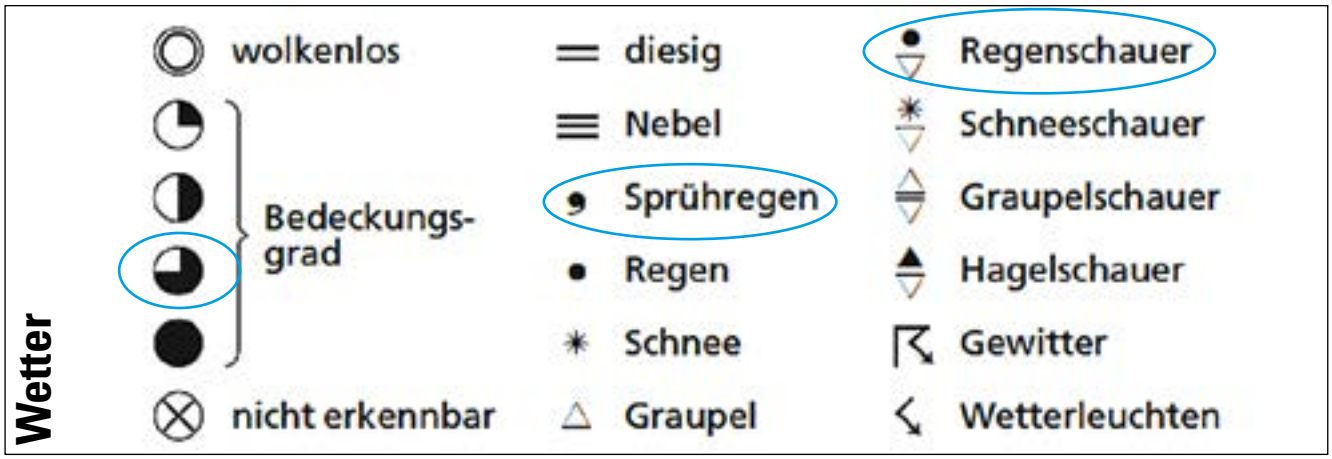
12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke: 5.000 Meter Wassertiefe unter uns, noch 1.950 Seemeilen bis nach Barbados. Durchschnittsgeschwindigkeit vier Knoten. Wetter bedeckt mit leichtem Sprühregen. Haben jetzt achterlichen Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit reduziert sich auf vier Knoten. Royal Clipper fährt mit Vollzeug.

10.00 Uhr – Tischtennisturnier 1. Runde

14.00 Uhr – Tischtennisturnier 2. Runde mit Endspiel. Der Kapitän spielt auch mit. Ich denke, den wollen alle besiegen. Aber er schlägt sich wirklich gut. Eine mittelalterliche deutsche Dame gewinnt nach einem eher verhaltenen Spiel.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen | Segel bergen | Stb querab | Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Deckleinen ❑ Windrichtung „N-W“

15.30 Uhr – Kapitän Klaus lädt auf die Brücke ein:

Deckgang mit Kapitän a. D. Klaus. Er erklärt uns, wie so ein Schiff aufgebaut und gesegelt wird. Der Kapitän, der selbst die Royal Clipper kommandiert hat, ist etwas unstrukturiert in seinem Vortrag. Da der alte Herr so um die 79 Jahre alt ist, wurde aus dem „Deckgang“ mehr ein „Stehgang“ auf dem Vorschiff. Wir standen etwa 1,5 Stunden bei der Ankerkette und haben uns nette Geschichten aus dem Leben eines ehemaligen Kapitäns angehört. War nett, hat aber unser Wissens über die Seefahrt nicht stark erweitert.

19.00 Uhr – Latin Nacht in Weiß – es kamen fast alle zum Abendessen in Weiß. Ein Teil der Passagiere hat dann wirklich die Latin-Night in Angriff genommen. War allerdings schwierig. In der Piano Bar war es frisch und feucht, es regnete und das Schiff machte interessante Bewegungen. Das Wetter war für die Latin-Night nicht so förderlich. Christel hat trotzdem getanzt, Renate und Günter haben nachgezogen, ich selbst habe mich zurückgehalten.

Das erste Mal haben wir den Mitternachtsimbiss gesehen. Sah nett aus, aber wir haben nicht zugegriffen. Irgendwie waren wir alle vom Abendessen noch gut gesättigt.

Wellenhöhe in Meter *3 bis 4 m* **Mittagstemperatur** *23° C Luft / Wasser 27° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 6. Seetag –

vom 03.11.2018 bis 03.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

09.00 Uhr – Frühstück, danach auf das Sonnendeck. Wir haben uns auf die Liegen gelegt und etwas gelesen, bis wir die Aktivitäten um die Segelrisse im Kreuz-Achtersegel verfolgt haben (siehe unten). Das Wetter wurde immer schlechter, es begann zu regnen und wir haben uns dann nach drinnen verzogen.

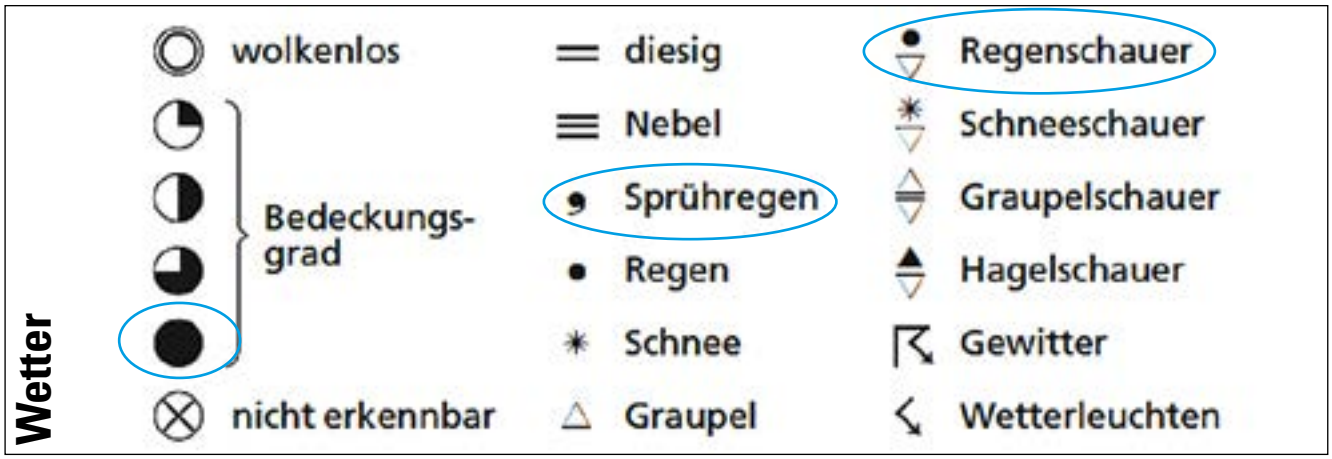
12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke:
Geschwindigkeit 5 Knoten, Durchschnittsgeschwindigkeit seit dem Start 10,6 Knoten. Entfernung nach Barbados 1724 Seemeilen. Wetter bedeckt mit leichtem Sprühregen. Haben jetzt achterlichen Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit erhöht sich im Vergleich zum Vortag auf fünf Knoten. Das Schiff fährt mit Vollzeug.

Wellenhöhe geht bis fünf Meter, das Schiff liegt recht ruhig in der See, da die Wellen von achtern kommen und das Schiff recht harmonisch bewegen. Farbe der See ist toll, blau bis schwarz.

Es ist jetzt auch das Besansegel am Jigger-Mast gesetzt, vermutlich um den Winddruck auf das Kreuz-Achtersegel am Achtermast zu reduzieren. Das Kreuz-Achtersegel weist direkt unter der Naht an der Rah zwei Risse auf, die genäht werden müssen. Der Segelmacher hat gegen 11.00 Uhr seine Nähmaschine aktiviert. Allerdings hat sich das Einholen des Segels durch den zunehmenden Regen verschoben, daher wurde das Besan-Segel gesetzt um das gerissene Segel etwas zu entlasten.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen | Segel bergen | Stb querab | Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Deckleinen ❑ Windrichtung „N-O“

13.00 Uhr – Mittagsmenü ist heute besonders: Es gibt ein Buffet mit frischen Meeresfrüchten. Manche rennen herum und sind schon ganz aufgeregt wegen der verschiedenen Tierchen. Wir lassen uns überraschen. Nachsatz nach dem Essen: es gab den besten Lachs, den ich bisher gegessen habe. Ein Tischnachbar hat ihn mir empfohlen, einschließlich der Soße. Christel, Renate und Günter haben dieses kulinarische Highlight leider versäumt.

14.00 Uhr – Jeden zweiten Tag ist Mastklettern am Hauptmast angesagt. So auch heute. Es heißt dazu im Tagesprogramm: „Please wear closed shoes and don`t forget your camera! Bitte ziehen Sie feste Schuhe an und vergessen Sie ihre Kamera nicht!“ Die Aktion wird vermutlich ins Wasser fallen. Die Takelage ist nass und es regnet, da geht die Schiffsführung richtigerweise kein Risiko ein. Das erste Krähennest am Hauptmast ist schließlich 15 Meter über dem Sonnendeck.

15.30 Uhr – Verschiedene Aktivitäten werden angeboten: man kann Darts, Karten oder Schach spielen, oder einfach irgendwo zuschauen – je nach Lust und Laune.

18.00 Uhr – Salve Regina, heute wenig Sänger auf der Brücke. Das Wetter ist nicht so geeignet für Gesangsaktivitäten.

19.00 Uhr – Dinner, wie immer ausgesprochen gut gekocht und perfekt serviert.

Wellenhöhe in Meter *bis 5 m* **Mittagstemperatur** *23° C Luft / Wasser 27° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 7. Seetag –

vom 04.11.2018 bis 04.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

09.00 Uhr – Frühstück, danach auf das Sonnendeck. Wir haben uns auf die Liegen gelegt und etwas gelesen, bis wir die Aktivitäten um die Segelrisse im Kreuz-Achtersegel vom Vortag verfolgt haben. Das Wetter war herrlich und wir entschlossen uns, nicht zum Sonntagsdienst um 11 Uhr zu gehen.

11.00 Uhr – Interreligiöser Sonntagsdienst

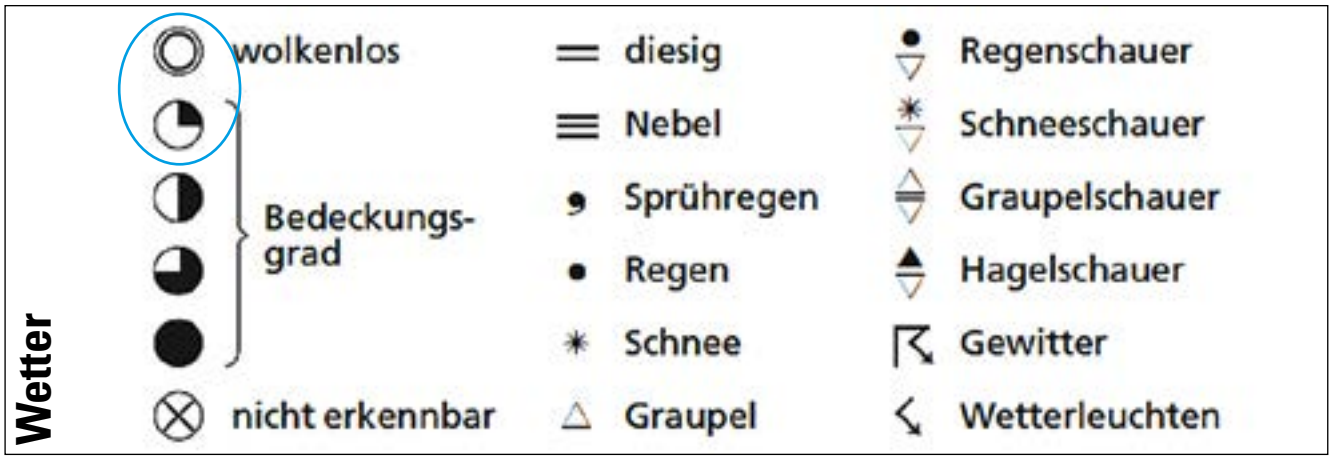
12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke: Geschwindigkeit 7 Knoten, Durchschnittgeschwindigkeit seit dem Start 10,5 Knoten, Entfernung nach Barbados 1495 Seemeilen. Wetter bedeckt mit leichtem Sprühregen. Haben immer noch achter lichen Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit erhöht sich im Vergleich zum Vortag auf sieben Knoten. Das Schiff fährt mit Vollzeug, in der Nacht mit Maschinenunterstützung.

Wellenhöhe geht bis fünf Meter, das Schiff liegt recht ruhig in der See, da die Wellen von achtern kommen und das Schiff recht harmonisch bewegen. Farbe der See ist toll, blau bis schwarz mit leichten Schaumkronen. Im Laufe des Tages lässt der Wind etwas nach, das Barometer auf der Brücke fällt etwas. Der Navigator: keine Wetteränderung in Sicht!

13.00 Uhr – Mittagessen – heute wird mexikanische Küche in Buffetform angeboten. Beim Mittagessen kommen wir kulinarisch tatsächlich weit herum. Und die Speisen sind wie immer sehr gut und schmackhaft.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



↑ Segel setzen ↓ Segel bergen	⊢ Stb querab ⊣ Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

14.30 Uhr – „Lesen der Seekarten“. Ein Vortrag auf der Brücke mit dem zweiten Offizier Sergey. Er führt in das Arbeiten mit Seekarten ein. Ist interessant, spannend und informativ. Man versteht den Russen und sein Englisch ganz gut und kommt in ein nettes Gespräch. Der Vortrag hat sich gelohnt. Anschließend habe ich noch ein nettes Gespräch über die Seefahrt mit einem älteren ehemaligen Navigator oder Kapitän über alle möglichen Seefahrtsdinge.

16.00 Uhr – Eine Hochzeit auf der Brücke als Überraschung des Tages. Der Kapitän traut ein Paar. Das ist fast wie im Kino und die zwei Eheleute haben ihren Spass an dem Zeremoniell. Siehe auch Seite 224.

16.30 Uhr – Wir lesen und reden auf Deck bis zum Abendessen.

18.00 Uhr – Salve Regina – die Teilnehmer werden immer besser beim Singen

19.00 Uhr – Abendessen

21.30 Uhr – Karaoke-Abend: Einige singen ihre Lieblingslieder. Witziger Abend.

Wellenhöhe in Meter *bis 5 m* **Mittagstemperatur** *28° C Luft / Wasser 29° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 8. Seetag –

vom 05.11.2018 bis 05.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

09.00 Uhr – Frühstück, danach auf das Sonnendeck. Wir haben uns auf die Liegen gelegt und etwas gelesen. Traumhaftes sonniges und angenehmes Wetter.

10.00 Uhr – Mastklettern. Heute war großer Andrang am Großmast. Es wollten viele in die Takelage hinauf. Vermutlich lag`s am schönen Wetter.

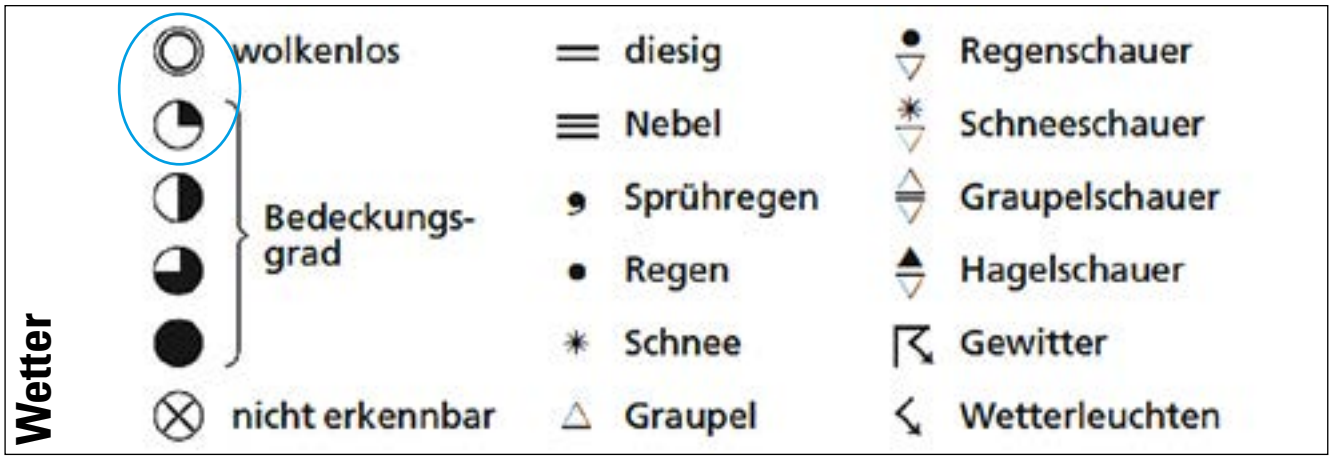
12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke:
Geschwindigkeit 7 Knoten, Durchschnittsgeschwindigkeit seit dem Start 10,4 Knoten. Entfernung nach Barbados 1255 Seemeilen. Wetter leicht bedeckt und blauer Himmel. Haben achterlichen Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit ist gleichbleibend bei sieben Knoten. Das Schiff fährt mit Vollzeug und in der Nacht mit Maschinenunterstützung.

Wellenhöhe bei achterlicher See zwischen vier und fünf Meter, das Schiff liegt recht ruhig in der See, da die Wellen von achtern kommen und das Schiff recht harmonisch bewegen. Farbe der See ist leuchtend blau mit leichten Schaumkronen. Im Laufe des Tages lässt der Wind etwas nach, das Barometer auf der Brücke fällt etwas. Der Navigator sagt: keine Wetteränderung in Sicht, gegen Abend etwas Regen.

Besanmast: Winden werden getauscht, eine schwierige Arbeit für die Besatzung. Besansegel fehlt.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



↑ Segel setzen ↓ Segel bergen | ⊢ Stb querab ⊣ Bb querab | Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-N-O“

Wir sehen unsere ersten fliegenden Fische über das Wasser fliegen. Die Fische sind richtig schnell und sehen beim Flug elegant aus. Silberglanz und Flügelschlag ist richtig schön.

10.30 Uhr – Flößerei mit Klaus: Vortrag über die Holzflößerei und Segelschiffsbau in Deutschland und Westeuropa.

16.30 Uhr – Man glaubt es kaum: Ausverkauf des Bord-Shops in der Tropical Bar. Alles um 50 % preiswerter. Es wurde gekauft wie wild. Es sind kaum Männer zu sehen.

18.00 Uhr – Traditionelles Salve Regina: Der Gesang wird immer besser. Die Übung macht sich positiv bemerkbar. Gelöste Stimmung und anschließend nette Gespräche. Heute über die Vögel, die sich auf das Schiff verirrt haben. Was fressen die und wie kann man sie zum Fliegen bringen?

21.30 Uhr – EVERGREENS in der Tropical Bar.

22.30 Uhr – Sterne beobachten mit dem zweiten Offizier Vivek. Der macht das einfach richtig gut!

Wellenhöhe in Meter *bis 5 m* **Mittagstemperatur** *29,5° C Luft / Wasser 30° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 9. Seetag –

vom 06.11.2018 bis 06.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

09.00 Uhr – Frühstück, danach auf das Sonnendeck. Wir haben uns auf die Liegen gelegt und etwas gelesen. Traumhaft sonniges und angenehmes Wetter

10.00 Uhr – Die Vögel sind heute früh gesund und munter aus der Deckskiste geflattert und davongeflogen, so Herr Klaus in der Piano-Bar. Da haben sich die vier Tiere doch irgendwie gut erholt.

Einreisepapiere für Barbados ausgefüllt.

12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke:
Geschwindigkeit 7 Knoten, Durchschnittsgeschwindigkeit seit dem Start 10,4 Knoten. Entfernung nach Barbados 955 Seemeilen. Wetter leicht bedeckt und blauer Himmel. Haben achterlichen Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit ist gleichbleibend bei sieben Knoten. Schiff fährt mit Vollzeug und heute auch tagsüber mit Maschinenunterstützung.

Wellenhöhe bei achterlicher See zwischen vier und fünf Meter, das Schiff liegt ruhig in der See. Der Kapitän hatte für heute schwimmen im Atlantik angedacht, aber bedingt durch die Wellenhöhe wird dies nicht möglich sein. Er will kein Risiko für eventuelle Schwimmer eingehen.

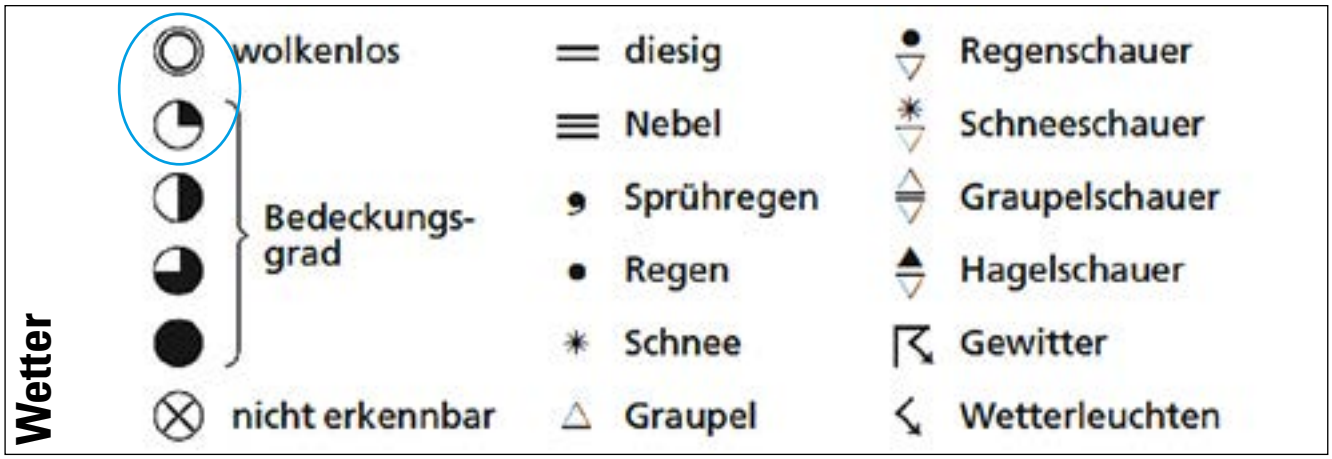
Besanmast: Winden werden getauscht, eine schwierige, laute Arbeit für die Besatzung. Besansegel fehlt immer noch.

Es fliegen wieder Fische über das Wasser. Die Fische sind richtig schnell. Sie sind nur am Morgen zu sehen.

14.00 Uhr – Neptun Zeremonie
Wer den Atlantik zum ersten Mal überquert wird getauft.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen | Segel bergen | Stb querab | Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ☒ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-N-O“

Das Deck vor dem Großmast wird für das Zeremoniell vorbereitet. Auf dem Vorschiff werden die Täufling versammelt und von wild aussehenden Helfern Neptuns am weglaufen gehindert.
Nachdem Neptun und seine Gehilfen aufgetaucht sind, wird die Taufe durch Taufwasser, Haarschnitt, Spritze und feuchte Küsse mit Neptuns Insignien besiegelt. Ein feuchter Spass, bei dem auch der Kapitän beteiligt ist. Und nahezu das ganze Schiff schaut sich den musikunterlegten Spass an.

16.30 Uhr – Durch die Taufe wurde das Mittagessen früher als sonst beendet. Daher war der Andrang bei den Mittagssnacks größer als sonst üblich. Vor allem die Täuflinge mussten sich stärken.

18.00 Uhr – Traditionelles Salve Regina: Der Gesang wird richtig gut. Die Übungstage machen sich bemerkbar. Gelöste Stimmung und anschließend nette Gespräche – wie immer.

21.30 Uhr – Pool Party am Hauptpool. Das karibische Wetter macht es unmöglich – es schüttet!

22.30 Uhr – Sterne beobachten, Cocktail genießen und vor allem den faszinierenden Sternenhimmel beobachten. Es ist wieder schönes Wetter.

Und wir haben ein besonderes Highlight: Segelleuchten! Die Segel werden farbig beleuchtet. Im Wechsel von Rot, Grün, Blau, Violett und Orange sehen die Segel irre aus, wie in einem Piratenfilm. Und es hat fast keiner gesehen. Etwa 10 Personen waren an Deck – darunter durch Zufall auch wir, die wir eigentlich ins Bett wollten!

Wellenhöhe in Meter *bis 5 m* **Mittagstemperatur** *29° C Luft / Wasser 30° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 10. Seetag –

vom 07.11.2018 bis 07.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke:
Geschwindigkeit 7 Knoten, Durchschnittsgeschwindigkeit seit dem Start 10,7 Knoten. Entfernung nach Barbados 735 Seemeilen. Wetter leicht bedeckt und blauer Himmel. Haben achterlichen Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit ist gleichbleibend bei sieben Knoten. Schiff fährt mit Vollzeug und ohne Maschinenunterstützung.
Wellenhöhe bei achterlicher See etwa vier Meter,
Besanmast: Winden und Verankerungen werden immer noch getauscht, Besansegel dadurch nicht gesetzt. Die Liegefläche unter dem Besansegel fehlt jetzt, es ist eine Art Werkstatt aufgebaut.
Ein Albatros verfolgt das Schiff. Die Spannweite des Vogels ist gewaltig, aber schwer einzuschätzen. Vermutlich fängt er fliegende Fische, die sind ja immer wieder zu sehen. Die Fische sind wirklich pfeilschnell, der Albatros aber auch!

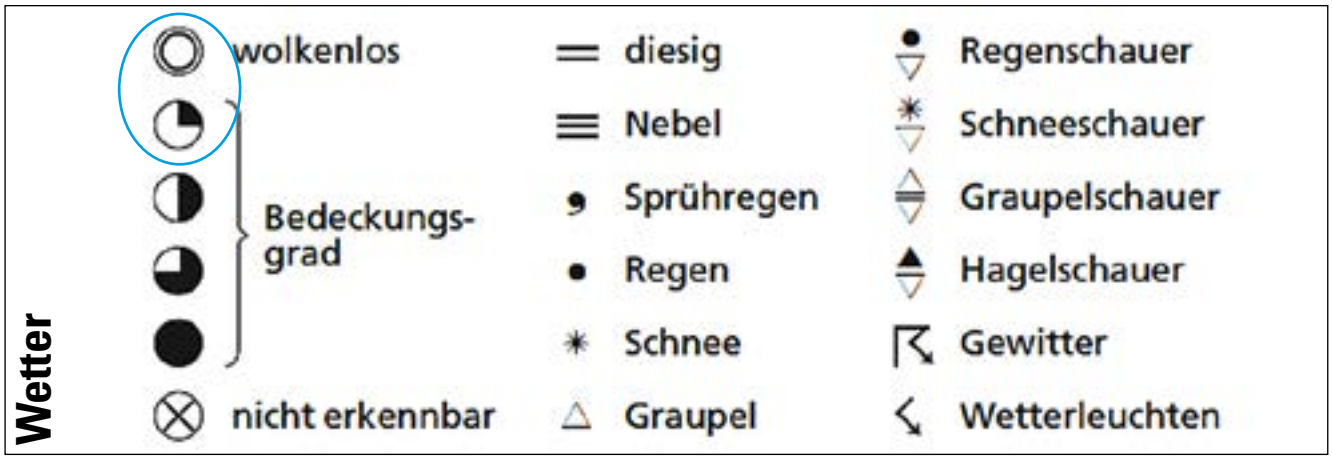
10.00 Uhr – Olympische Spiele an Bord. Eröffnungsfeier auf der Brücke. Danach starten Wettbewerbe wie Flaggenhissen, Bestecktauchen, Gläser mit Wasserbechern tragen, unter Wasser Luft anhalten. Der zweite Teil der Spiele wird ab 14.30 Uhr gestartet. Die Teilnehmer haben ihren Spass, die wenigen Zuschauer auch.

12.00 Uhr – Mittagsbuffet an Deck. Bei diesem Wetter eine ausgesprochen nette Idee. Das Mittagessen ist entspannt und dauert dadurch etwas länger.

14.30 Uhr – Olympia geht weiter. Ballspiele und Schwimmwettbewerbe im „großen Becken",

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen / Segel bergen — Stb querab / Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ❑ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-N-O“

Entenjagen auf einer Rennbahn in der Piano Bar und weitere, zum Teil richtig nette Spiele. Die Ermittlung des Siegerteams erfordert vermutlich viel Rechenarbeit. Sieger und Siegerehrung finden irgendwann später statt. Aber die Hauptsache war der Spass der Teilnehmer und Zuschauer.

Der Besanmast macht Probleme. Die Reparaturarbeiten weiten sich aus, dem Sonnendeck fehlt zunehmend Platz für das Sonnenbaden und die Metallarbeiten sind recht Lärmintensiv. Passt nicht so recht zum Ambiente des Seglers.

18.00 Uhr – Traditionelles Salve Regina.

19.00 Uhr – Abendessen – war nett, wir haben es geschafft, die beiden Schwarwälder von gestern Abend aus Villingen nicht an unseren Tisch zu bekommen. Der Abend war gerettet.

21.30 Uhr – Live Musik mit Joanna & Jerry. Nehmt den beiden die Musikbox und die Instrumente weg. Noch nie so schlechte „Musiker“ gehört wie die zwei. Sie sind persönlich sehr nett, aber ihr Handwerk beherrschen sie nicht. Man stelle sich das vor: die Beiden können nicht mal Noten lesen!? Und so ist die Musik!
Gegen später haben wir noch einmal Sterne angeschaut – es ist einfach toll.

Wellenhöhe in Meter *bis 4 m* **Mittagstemperatur** *31° C Luft / Wasser 22° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 11. Seetag –

vom 08.11.2018 bis 08.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

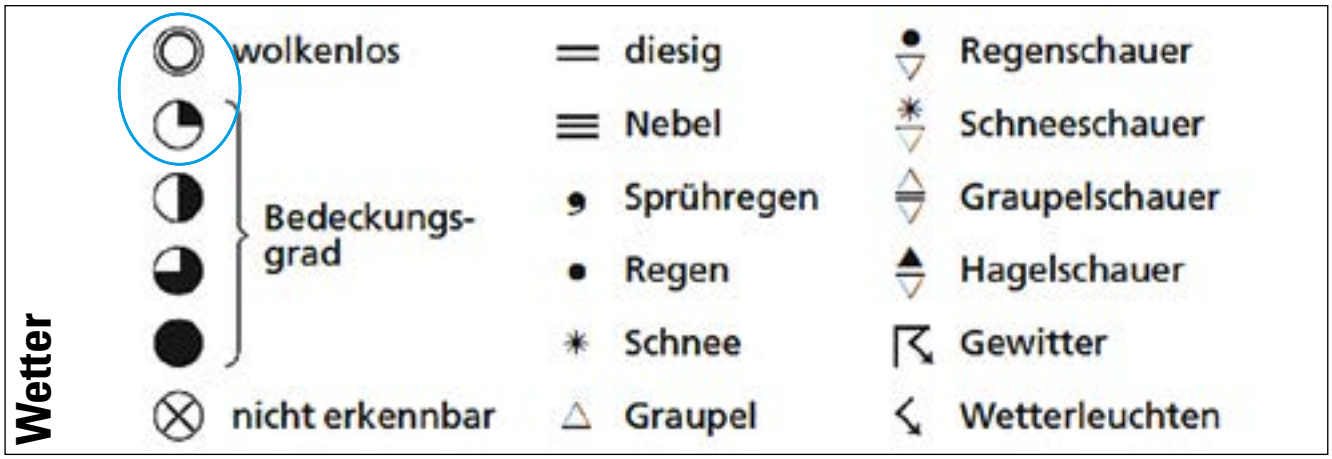
10.30 Uhr – Informationen zur Ausschiffung und zur Einreise in Barbados von Camilla. Pässe, Gepäck, Trinkgelder, Transfers und Abrechnungen sind die Themen.

11.00 Uhr – Der fliegende „Royal Clipper". Das Schiff wird vom Kapitän auf seine Maximalgeschwindigkeit beschleunigt. Ab 11 Uhr wird mit höherer Geschwindigkeit gefahren, um 11.15 Uhr fährt das Schiff mit 16 Knoten, etwa fünf Minuten später mit 17 Knoten. Das ist für den Segler richtig flott, es zieht kräftig auf der Brücke und dem Vorschiff. Die Heckwelle ist gewaltig. Das Schiff fährt etwa eine Stunde diese hohe Geschwindigkeit, dann wird wieder auf Segelbetrieb umgestellt. Es hat allen Spass gemacht, aber wohl vor allem dem Kapitän. Er hat sich richtig gefreut, als das Schiff 17 Knoten erreicht hatte.

12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke:
Geschwindigkeit 17 Knoten, nach der Schnellfahrphase liegen wieder 7 Knoten an, Durchschnittsgeschwindigkeit seit dem Start 10,7 Knoten. Entfernung nach Barbados 545 Seemeilen. Wetter leicht bedeckt mit blauer Himmel. Haben achterlichen Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit ist gleichbleibend bei sieben Knoten. Schiff fährt mit Vollzeug und leichter Maschinenunterstützung.
Wellenhöhe bei achterlicher See etwa vier Meter,
Besanmast: Winden und Verankerungen werden immer noch bearbeitet, Besansegel dadurch nicht gesetzt. Die Liegefläche unter dem Besansegel fehlt.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen / Segel bergen — Stb querab / Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ☒ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

14.30 Uhr – Günter und Renate haben Seekarten-Lese-stunde beim zweiten Offizier Sergey.

15.30 Uhr – Kapitän Klaus hält einen Vortrag zum Thema „Kap Horn“. Inhaltlich war der Vortrag interessant. Die Geschichte der ersten Umsegelungen war beherrschendes Thema, aber auch aktuelle Bilder von dieser Gegend. Die Bilder und die Beschreibung der Landschaft um Kap Horn könnten uns schon veranlassen, einmal in diese Gegend der Welt zu reisen – natürlich mit dem Schiff.

18.00 Uhr – Traditionelles Salve Regina. Nach dem Singen haben wir das erste Schiff seit Tagen an Steuerbord in etwa 10 km Entfernung ausgemacht. Ein großer Frachter fährt direkt auf der Horizontlinie.

19.00 Uhr – Captains Dinner im Clipper Dining Room. Der Kapitän lädt ein und es gibt ein besonderes Dinner: Lobster. Das ist das kulinarische Highlight der Reise. Spitzenkochkunst dieser Küchenmannschaft! Und der Kapitän hält eine Rede – super!

21.30 Uhr – „Gäste und Crew Talent Show“ in der Tropical Bar. Es wird feucht und fröhlich! Es gibt unter der Mannschaft und bei den Passagieren wirkliche Showtalente. Eine gelungene Show, nur das Musikteam (Technik) besteht aus totalen Pfeifen. Sollte man entlassen! Und nach der Show geht es nochmals kurz zum Sternegucken!

02.00 Uhr – Zum letzten Mal – die Uhr muss um eine Stunde zurückgestellt werden. Im Tage-buch wurde das bisher nie erwähnt, aber diese Zeitumstellung geschieht jetzt bereits zum vierten Mal.

Wellenhöhe in Meter *bis 4 m, lange Dühnung* **Mittagstemperatur** *32° C Luft / Wasser 29° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 12. Seetag –

vom 09.11.2018 bis 09.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

Letzter Seetag an Bord

09.00 Uhr – Letztes gemütliches und entspanntes Frühstück an Bord.

10.30 Uhr – Maritime Geschichten mit dem Kapitän.

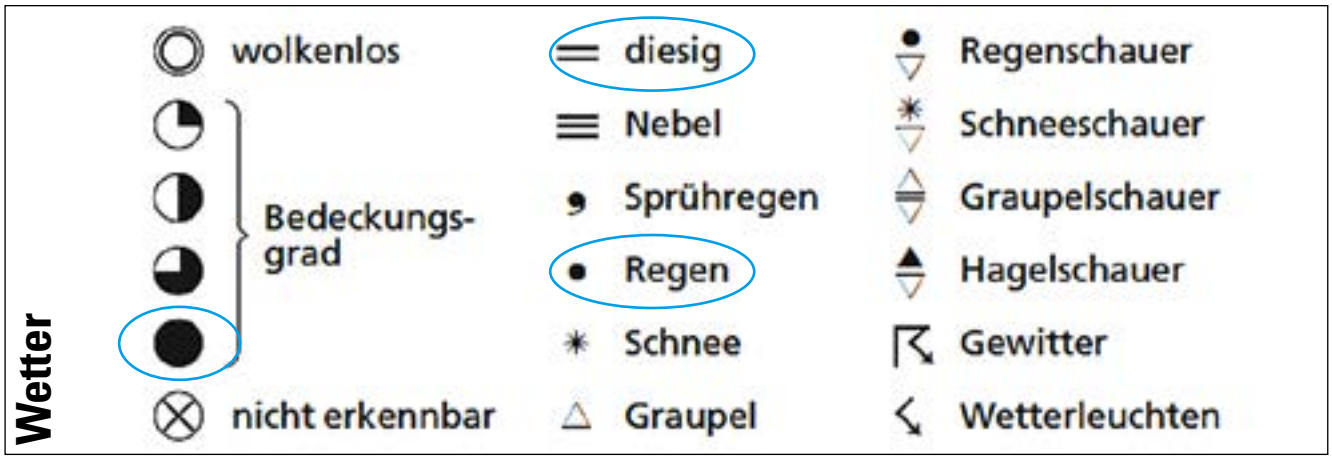
11.30 Uhr – Foto mit allen Passagieren und Besatzung vor der Brücke. Wetter war gut. Aufnahme war schwierig, da auf dem Schiff wohl nur eine kleine Pocketkamera zur Verfügung steht!? Stimmung bei den Fotografierten war sehr gut.

Wir sitzen nach dem Fototermin im vorderen Steuerbordausguck und lassen uns den Wind um die Nase wehen. Kurz vor 13.00 Uhr verlassen wir den Ausguck und gehen zum letzten Mittagsmenü (Dining Room).

12.00 Uhr – Positions- und Wetterdurchsage um 12 Uhr von der Brücke:
Geschwindigkeit 7 Knoten, Durchschnittsgeschwindigkeit seit dem Start 9,5 Knoten. Entfernung nach Barbados 215 Seemeilen.
Wetter leicht bedeckt mit blauer Himmel. Der achterliche Himmel bewölkt sich, er ist am Horizont tiefschwarz. Gegen 13.15 Uhr beginnt es zu regnen. Gegen 15.00 Uhr haben wir extrem heftiger tropischer Regen. Achterlicher Wind von Backbord, die Schiffsgeschwindigkeit ist gleichbleibend bei sieben bis acht Knoten. Schiff fährt mit Vollzeug und Maschinenunterstützung. Wir haben wohl etwas Verspätung aufzuholen. Wellenhöhe bei achterlicher See etwa vier Meter.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8



Segel setzen / Segel bergen — Stb querab / Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ☒ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

17.00 Uhr – Salve Regina – zum letzten Mal. Wegen starkem tropischen Regenwetter findet der Abschiedsgesang in der Piano Bar statt. Man bildet es sich vermutlich nur ein – aber das Lied hört sich heute etwas wehmütig und sehr getragen an!?

17.30 Uhr – Maschinenraumbesichtigung mit dem Chief Engineer Islam.

Beeindruckende technische Ausstattung des Schiffes. Es ist fürchterlich laut und unangenehm warm im Maschinenraum. Aber dem Chief scheint das zu gefallen. Hier unten ist der Schiffsantrieb, die Wasseraufbereitung und die Altwasserversorgung. Und es wird sich von hier aus auch noch um den Müll und dessen Verwertung gekümmert. Die Jungs hier machen einen verantwortungsvollen und nicht einfachen Job richtig gut. Nach dem Abendessen mit toller Show steht das Kofferpacken an, das wir gegen 22 Uhr irgendwie abgeschlossen haben.

Danach treffen wir uns mit Günter und Renate an der Bar für einen Abschiedsdrink vom Schiff. Nach etwa einer Stunde gehen die beiden in die Koje und wir treffen kurz vor dem Gang in unsere Kabine eine ältere Dame aus Hannover, die uns eine Stunde aus ihrem Seefahrerleben berichtet. Das Highlight muss erwähnt werden: Die Dame fährt mit kurzen Unterbrechungen seit 204 Wochen mit der „Royal Clipper“ um die Welt. Das sind rund vier Jahre mit Kosten von etwas über einer halben Million Euro – wenn es reicht! War ein nettes Gespräche auf Englisch und später auf Deutsch, das irgendwie nett war. Mal schauen wie wir das mal machen, wenn einer von uns stirbt und bislang nach Sylt wollte, vielleicht wird es statt Sylt auch ein Schiff?
Wir schlafen auch diese Nacht wunderbar und wachen auf, als der Lotse an Bord kommt.

Wellenhöhe in Meter *bis 4 m, lange Dühnung* **Mittagstemperatur** *32° C Luft / Wasser 29° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

Fahrt von Lissabon/Portugal nach Bridgetown/Barbados

Route Südatlantik – Segelzeit 16 Tage – Kurs Barbador – 13. Seetag –

vom 10.11.2018 bis 10.11.2018

Schiffsname:	Royal Clipper	Besatzung	106
Rufzeichen:	9HA2796	Passagiere	227
		Takelung	Fünfmast Vollschiff
Heimathafen Flagge	Valetta / Malta	Segel	42
Eigner	Star Clippers Ltd.	Segelfläche	5.050 m²
Typ Bj.	1990	Geschwindigkeit	18 kn/33km/h unter Segel
Länge ü. a. m	133,74 m	Motor Typ	Diesel
Länge WL m	100,54 m	Antriebsart	Diesel-elektrisch
Breite m	16,28 m	Propeller	1 x Verstellpropeller
Tiefgang m	5,6 m	Leistung kW (PS)	3.730 kW (5.071 PS)
Masthöhe m	54 m	Geschwindigkeit	13,5 kn/25km/h unter Motor
Verdrängung t	4.425 t	IMO-Nr.	871 2178

Tagesereignisse, Besonderes und Sicherheit

Ankunfts- und Ausschiffungstag

07.00 Uhr – Ankunft im Hafen von Barbados. Vor der Einfahrt das Bergen nach dem Bergen der Segel. Der N-O-Passat hat uns auf angenehmste Art von Teneriffa hier nach Bridgetown/Barbados gebracht. Der Kapitän legt das Schiff an der Stirnseite des Hafens an. Das ist wie Einparken auf kleinstem Raum. Und das zwischen zwei großen Kreuzfahrtschiffen, wobei wir die Britannia bereits in Lissabon neben uns liegen hatten. Die hat zwischenzeitlich schon zwei weitere Rundfahrten in der Karibik hinter sich.

08.00 Uhr – Frühstück – kurz und gut wie immer, aber etwas ungemütlich.

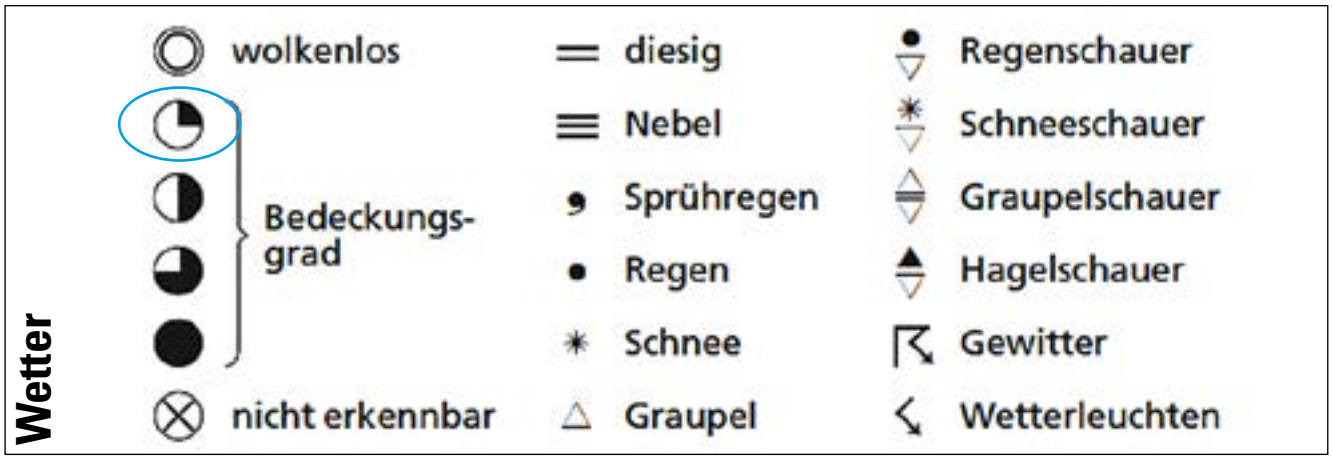
09.00 Uhr – Zollkontrolle und Verabschiedung, danach verlassen wir das Schiff bis 10.00 Uhr und begeben uns auf die Suche nach unserem Gepäck.

10.00 Uhr – Wir fahren nach der unproblematischen Einreiseprozedur direkt mit einem Sammeltaxi in das Hotel und checken dort ein. An die barbadische Art ein Hotel zu führen müssen wir uns erst ein wenig gewöhnen. Im Hotel treffen wir noch einige andere Mitreisende vom Schiff, die hier auch noch ein paar Tage verbringen.

Windrichtung und Windstärke in Beaufort

Bft	1	2	3	4	5	6
kn	1 – 3	4 – 6	7 – 10	11 – 15	16 – 21	22 – 27
m/s	0,3 – 1,5	1,6 – 3,3	3,4 – 5,4	5,5 – 7,9	8,0 – 10,7	10,8 – 13,8

Wetter



↑ Segel setzen ↓ Segel bergen ⊢ Stb querab ⊣ Bb querab

Segelmanöver ☒ Motorfahrt ☒ Decksleinen ❑ Windrichtung „N-O“

Eine tolle Atlantiküberquerung geht damit zu Ende. Traumhaftes Wetter, ein stetiger Nord-Ost-Passat, ein wunderschönes Segelschiff und nette Mitreisende waren die Gewähr für eine traumhafte und außergewöhnliche Seereise unter Segeln. Die Reise war das Ziel und wir haben jede Minute an Bord der Royal Clipper genossen.
Dies war jetzt unsere vierte Atlantiküberquerung. Diese Reise unter Segeln war mit Abstand die beste Fahrt, die wir bisher durchgeführt haben. So entspannt waren wir noch nie unterwegs. Die Fahrt mit der Royal Clipper war das Ziel dieser außergewöhnlichen Atlantiküberquerung. Dazu gehört nicht nur das Segelerlebnis, die Beobachtung des Sternenhimmels und die Aktivitäten auf dem Schiff, auch die herworragende Küche und das etwas handgestrickte Animationsprogramm ergeben in ihrer Gesamtheit den Charme dieser Reise. Und nicht zu vergessen die Mannschaft des Schiffes und die mitreisenden Passagiere, die alle miteinander zu der ungezwungenen Atmosphäre an Bord des Schiffes beigetragen haben.

Das Segeltagebuch wird am 10.11.2018 um 10.00 Uhr mit der Ausschiffung beendet. Wir sind nach einer spannenden und erholsamen Reise gut und erholt an unserem Ziel angekommen.

Wellenhöhe in Meter *bis 0,3 im Hafen* **Mittagstemperatur** *32° C Luft / Wasser 30° C*

Bft	7	8	9	10	11	12
kn	28 – 33	34 – 40	41 – 47	48 – 55	56 – 63	63 – >
m/s	13,9 – 17,1	17,2– 20,7	20,8 – 24,4	24,5 – 28,4	28,5 – 32,6	32,7 – >

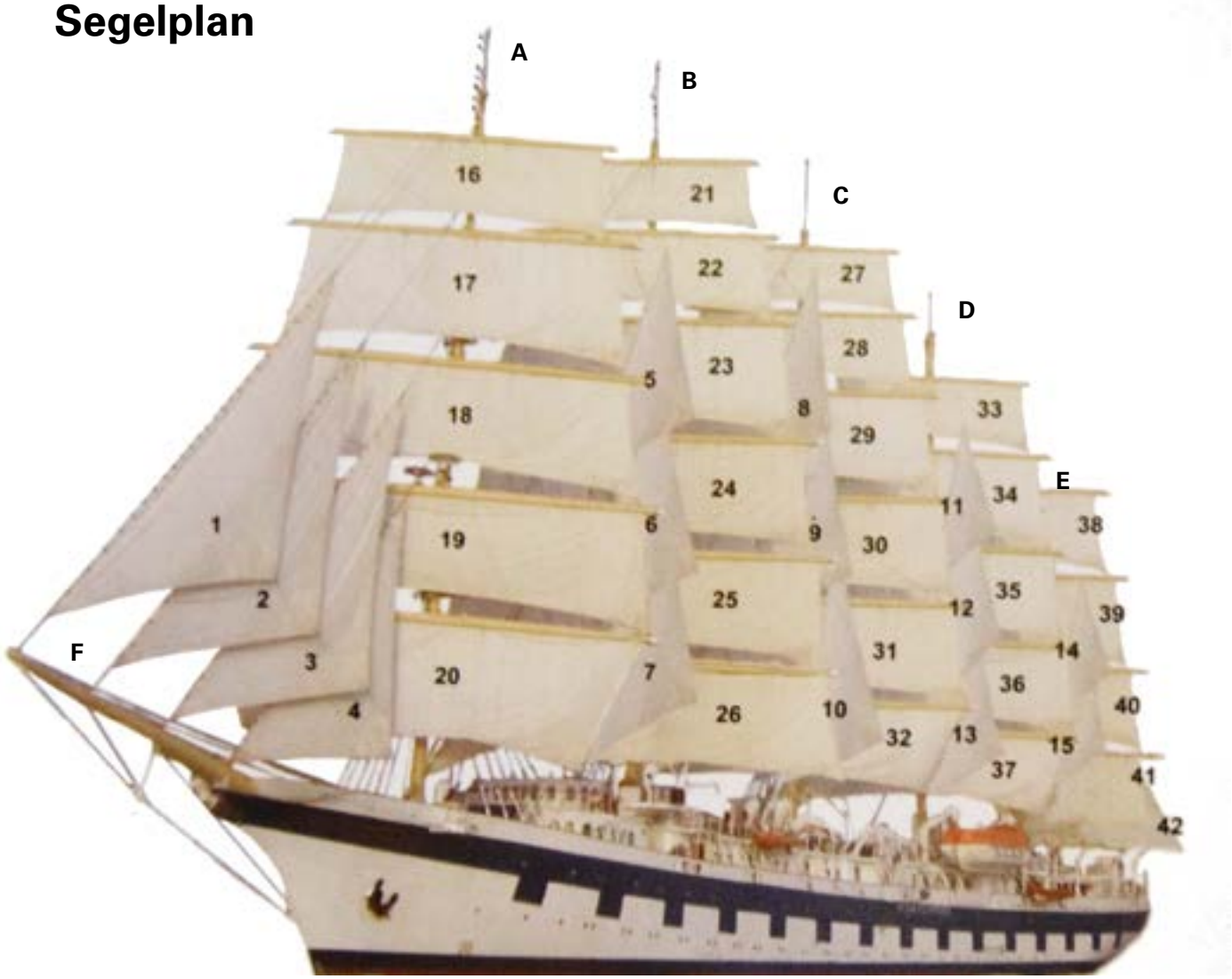
**„Das Meer lehrt Demut
und die Wüste Geduld“**

Marcel Proust † 1922

 Die Royal Clipper im Hafen von Portimao/Portugal

Royal Clipper

Segelplan



Masten

- **A = Fockmast**
- **B = Großmast**
- **C = Mittelmast**
- **D = Achtermast**
- **E = Jiggermast**
- **F = Bugsprit**

Segelplan (Bezeichnungen)

1. Aussenklüver
2. Grosserklüver
3. Binnenklüver
4. Vor-Stängestagseel
5. Gross-Royaltagsegel
6. Gross-Bramstagsegel
7. Gross-Stagsegel
8. Mittel-Royaltagsegel
9. Mittel-Bramstagsegel
10. Mittel-Stagsegel
11. Achter-Royalstagsegel
12. Achter-Bramstagsegel
13. Achter-Stagsegel
14. Kreuz-Bramstagsegel
15. Kreuz-Stagsegel
16. Vor-Oberbramsegel
17. Vor-Unterbramsegel
18. Vor-Obermarssegel
19. Vor-Untermarssegel
20. Fock
21. Gross-Royal
22. Gross-Oberbramsegel
23. Gross-Unterbramsegel
24. Gross-Obermarssegel
25. Gross-Untermarssegel
26. Grosssegel
27. Mittel-Royal
28. Mittel-Oberbramsegel
29. Mittel-Unterbramsegel
30. Mittel-Obermarssegel
31. Mittel-Untermarssegel
32. Mittelsegel
33. Achter-Oberbramsegel
34. Achter-Unterbramsegel
35. Achter-Obermarssegel
36. Achter-Untermarssegel
37. Achtersegel
38. Kreuzbramsegel
39. Kreuz-Obermarssegel
40. Kreuz-Untermarssegel
41. Begien
42. Besan

Segelfläche 5050 m^2

Segelplan und Blick von der Brücke nach achtern

Kapitän Sergey Tunikov und Kreuzfahrtdirektorin Camilla

Blick vom Vorschiff auf die Brücke

Die Brücke – Kommandozentrale des Schiffes

Brücke mit allen Steuereinrichtungen und Navigations- bzw. Kartentisch – Navigator Sergey und der 1. Offizier (links)

2000
CLIPPER

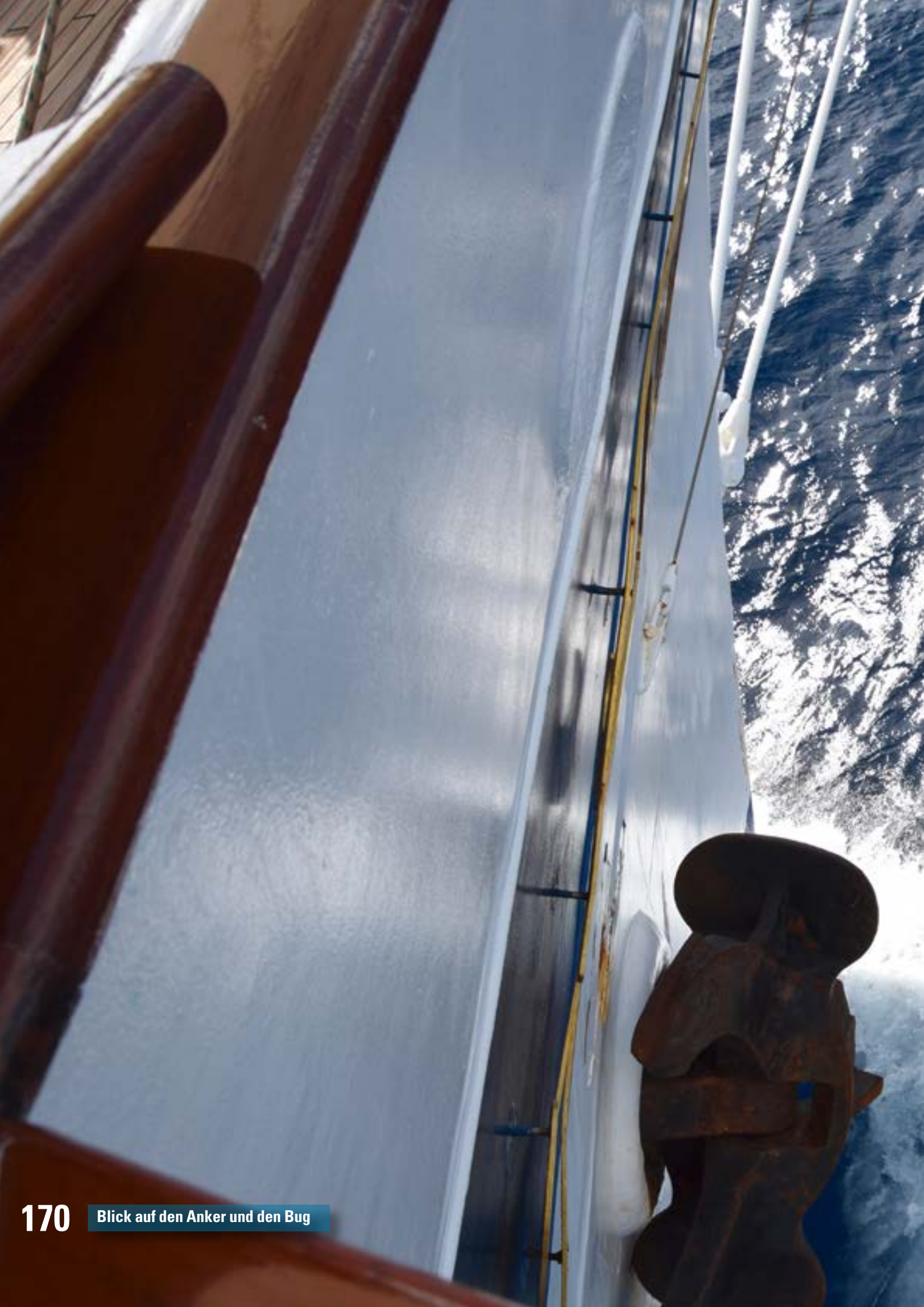
Die rote Leine ist für Passagiere, die ins Krähennest klettern wollen

160 Blick vom Besanmast auf das Vorschiff

Mutige in 14 Meter Höhe im Krähennest des Hauptmastes bei Windstärke 4

Blick von der Brücke auf den Bugspriet mit den vier Vorsegeln

Blick vom Vorschiff auf Ankerspill, dahinter die Schiffswerkstatt, darüber die Brücke – und Masten mit Segeln



Belegnägel um den Fockmast

Russischer Kapitän, holländischer Maat und indonesischer Steuermann beim Ansteuern von Teneriffa auf der Brücke

178 Die Mannschaft bei der Leinenarbeit beim Segelbergen auf dem Vorschiff

Kapitän kurz vor dem Anlegen auf der Brücke

Riss im Segel – ab in die Takelage

Kreuz-Achtersegel gerissen

Es ist jetzt auch das Besansegel am Jigger-Mast gesetzt, vermutlich um den Winddruck auf das Kreuz-Achtersegel am Achtermast zu reduzieren. Das Kreuz-Achtersegel weist direkt unter der Naht an der Rah zwei Risse auf, die genäht werden müssen.

Der Segelmacher hat gegen 11.00 Uhr seine Nähmaschine aktiviert. Allerdings hat sich das Einholen des Segels durch den zunehmenden Regen verschoben, daher wurde das Besan-Segel am Besanmast gesetzt um das gerissene Segel etwas zu entlasten.

Und dann müssen zwei Matrosen in die Masten, um das große stehende Segel weg von der Rah zu bergen. Eine offensichtlich schwierige Tätigkeit, die höchste Konzentration erfordert. Zum Glück sind die Jungs mit einem Sicherungsgurt angeleint, sonst könnte man fast nicht zuschauen.

Der Segelmacher muss jetzt nähen und vermutlich Morgen wird das Segel wieder gehisst.

Augen auf bei der Berufswahl – Segelmacher

Der Segelmacher fertigt, repariert und wartet Segel, Planen und Persenning für alle Segelbereiche an Bord. Dafür dass das Schiff segeln kann ist der Segelmacher mit seinen Gehilfen verantwortlich. Und die Segelmacher müssen schwindelfrei sein, denn im Fall eines Problems müssen Sie immer zu zweit hinauf in die Masten und die Segel reparieren. Wir haben zwei Mal einen Segelriss erlebt. Zwei Mann nähen dann mit einem Faden und einer Nadel abwechselnd einer von vorne und der andere von hinten. Und ansonsten wird an Deck mit einer riesigen Nähmaschine alles mögliche genäht: natürlich Segel, aber auch Abdeckungen, Taschen, Deckstuhlbezüge und vieles mehr, was an Bord benötigt wird.

Zwei Segelmacher gut gesichert bei der Arbeit beim Segelnähen in den Masten und an der Nähmaschine an Deck

Ambiente

Was haben wir uns bei der Buchung der Atlantiküberquerung auf der Royal Clipper vorgestellt: eine abenteuerliche Segelreise über den Atlantik in gehobenem Ambiente auf dem einzigen Fünfmast-Vollschiff dieser Welt.

Und was haben wir bekommen: Ein etwas altmodisch wirkendes großes Segelschiff, das in vielen Bereichen kombiniert ist mit modernster Technik und einem wundervollen und stilvollen Ambiente.

Atrium

Das zentrale Herzstück des Schiffes ist ein dreistöckiges Atrium, durch das von oben Sonnenlicht in das elegant eingerichtete Restaurant fällt. In der obersten Etage, dem „Hauptdeck", befindet sich die Piano Bar mit gemütlichen Sitzecken in englischer Clubatmosphäre. Eine Halbetage tiefer hat das Piano einen herausragenden Platz und wird während unserer Reise von einem recht dilettantischen Musiker malträtiert – manchmal bedauert man nicht nur das Publikum, sondern auch das Klavier.

Restaurant

Vor allem die Sonne verleiht dem beeindruckenden und stilvollen dreistöckigen Foyer durch die zahlreichen Bullaugen und Fenster ein freundliches und helles Ambiente. Das vornehm und stilsicher eingerichtete Restaurant mit ungezwungener Atmosphäre hält ausgesuchte und erstklassige Speisen vom Frühstück bis zum Abendessen für uns bereit.

In weitläufigen Restaurant genießen wir in der dort herrschenden zwanglosen Atmosphäre kulinarische Köstlichkeiten, die von Köchen aus aller Welt kreiert werden. Das Restaurant bietet genügend Platz, um allen Passagieren die Mahlzeiten in einer gemeinsamen Sitzung zu ermöglichen. Bars und

Sitzgruppe in der Piano Bar. Hier finden auch alle Vorträge statt.

Lounges laden nach dem Essen zum Entspannen ein. Und das alles ohne vorgeschriebene Sitzordnung oder Krawattenpflicht. Siehe hierzu auch das Kapitel „Bordleben".

Bars an Bord

Erfrischungen und viele Getränke warten an drei Bars: innen liegt die bei unserer Reise wenig besuchte Piano Bar mit einer Kaffee- und Teestation, die den ganzen Tag genutzt werden konnte. Auf dem Außendeck wird die überdachte Tropical Bar zum Treffpunkt und Veranstaltungsort für Passagiere und Mannschaft. Und zwar bei jedem Wetter.

Von der Tropical Bar gelangt man in die Schiffsbibliothek, in dem sich vor allem englische, französische und deutsche Literatur befindet. Täglich wird hier eine aktuelle Tageszeitung mit vier Seiten in drei Sprachen ausgelegt. Und vor dem Kamin in der Bibliothek können wir uns wie in einem exklusiven englischen Club fühlen. Hier an Bord dürfen wir in den Club allerdings mit kurzen Hosen eintreten.

Eine weitere Bar ist auf dem Sonnendeck beim großen Pool zu finden. Hier treffen sich die sonnenbadenden Gäste zu einem Drink oder einem Plausch an der Pool Bar.

Teakdecks

Weitläufige Teakdecks mit Sonnenliegen laden zum Entspannen ein. Drei Pools sorgen für Abkühlung an Deck. Vom Heck kann eine Plattform für den Wassersport zu Wasser gelassen werden, die bei der Atlantiküberquerung nicht genutzt werden konnte.

In den stilvollen Kabinen unterschiedlicher Kategorie sorgt eine Klimaanlage für gut Luft. Insgesamt bietet das Schiff ein edles Ambiente, das an manchen Stellen etwas renovierungsbedürftig scheint.

Bibliothek

Es gibt alte und neue Bücher in fünf Sprachen und täglich Zeitungen in vier Sprachen

Kabinen Commodore-Deck

192 Kabine – hier waren wir eigentlich nur zum Schlafen

Bad, Schreibtisch und Bett unter den Bullaugen

194 Blick voraus – Abendstimmung – wir segeln Richtung Karibik

An einem Abend waren die Segel bunt angeleuchtet – traumhafte Bilder vom Schiff

Bunte Segel

200 Farbvariationen mit Segeln mitten im Atlantik

Segeln unterm Sternenhimmel mit bunten Segeln – schöner geht es kaum

Nächtliche Farbvariationen mit Vollzeug

Prall stehende Segel bei achterlichem Passatwind bei 17 Knoten

SPV Royal Clipper segelt mit 17 Knoten

17 Knoten schnell ?

Die Umrechnung einer Nautischen Meile in Kilometer nach der Konvertierungstabelle der englischen Marine:

1 nautical mile (nm)	=	1,8520 kilometers (km)
1 Knoten (kn)	=	1 Nautische Meile (nm)
17 nautical miles (nm)	=	31,4840 kilometers (km)

Am 11. Seetag ist unser Kapitän für eine Überraschung gut. Er kündigt die fliegende „Royal Clipper“ an. Das Schiff wird vom Kapitän auf seine Maximalgeschwindigkeit beschleunigt. Das geht natürlich bei Windstärke vier nur mit Hilfe der beiden Motoren. Ab 11 Uhr wird mit höherer Geschwindigkeit gefahren, um 11.15 Uhr fährt das Schiff mit 16 Knoten, etwa fünf Minuten später mit 17 Knoten. Das ist für den Segler richtig flott, es zieht kräftig auf der Brücke und dem Vorschiff. Die Bugwelle ist kräftig und man wird im Bugnetz richtig nass, wenn man sich hier bei dieser Geschwindigkeit hineintraut. Die Heckwelle ist gewaltig.

Das Schiff fährt etwa eine Stunde diese hohe Geschwindigkeit, dann wird wieder auf normalen Segelbetrieb umgestellt. Es hat allen Spass gemacht, aber wohl vor allem dem Kapitän.

Der ist vor Freude über die Geschwindigkeit seines Schiffes wie ein aufgezogenes HB-Männchen über die Brücke gerannt. Er hat wohl nicht damit gerechnet, dass er 17 Knoten läuft, 16 Knoten waren geplant. Als der Steuermann ihm die 17 Knoten meldet war er hell begeistert und hat über das ganze Gesicht gestrahlt. Und seine Gäste auch!

Übrigens: das Schiff ist für eine Höchstgeschwindigkeit von max. 18 Knoten konzipiert!

Bugwelle der Royal Clipper bei 17 Knoten

Achterlicher Wind bei 17 Knoten, die Segel stehen perfekt – fast alle sind auf und um die Brücke versammelt

Maschinenraum

Auf der Reise bestand einmal die Möglichkeit, den Maschinenraum der Royal Clipper zu besichtigen. Obwohl die Royal Clipper ein Segelschiff ist, muss dem Maschinenraum eine große Bedeutung zukommen. Wenn mal kein Wind geht, bleibt das Schiff nicht einfach liegen, sondern wird mit dem vorhandenen Motoren fahrplanmäßig auf Kurs gehalten. Die Leistung der zwei Motoren beträgt 2 x 2.500 PS, angetrieben von Marine-Diesel. Also einem weitgehend verträglichen Treibstoff. Das Schiff kann unter Segeln beziehungsweise unter Segel mit Motor auf eine Geschwindigkeit von 18 Knoten kommen. Die normale Reisegeschwindigkeit liegt bei 12,5 Knoten.

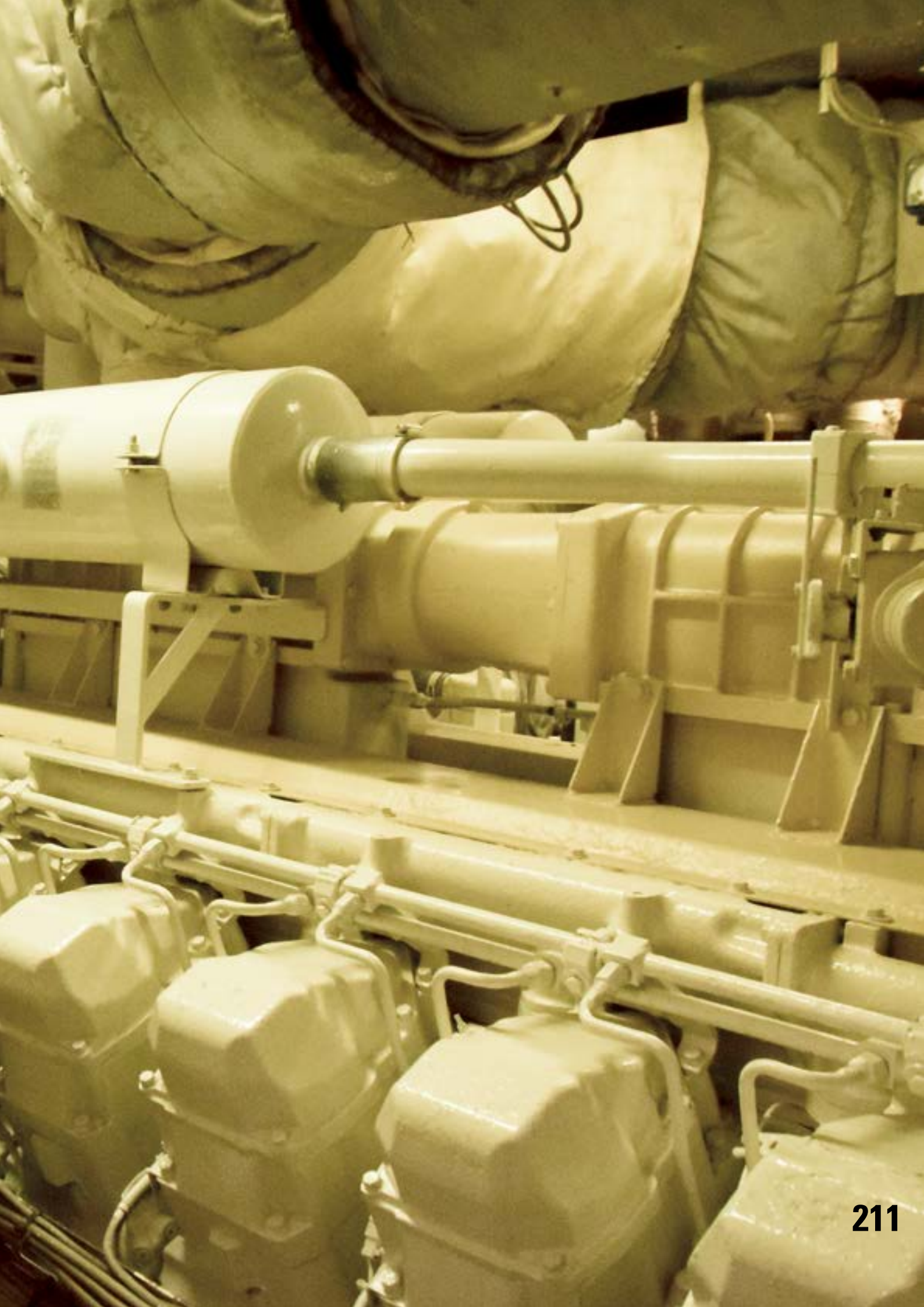
Die Besichtigung des Maschinenraum war schnell erledigt. Die Motoren machen richtig Lärm (es war nur einer in Betrieb, aber das hat gereicht) und ich war mit anderen Passagieren froh, dass wir nach kurzer Zeit wieder an Deck sein konnten. Im anschließenden Gespräch mit dem Chefingenieur bekamen wir manch spannende Information. So sind im Umfeld des Maschinenraum nicht nur die Fahrmotoren, sondern die Trinkwasseraufbereitung, die Abfallentsorgung und Abwasserbehandlung, die Wäscherei sowie das gesamte Energiemanagement des Schiffes zu finden.

Weiter haben wir erfahren, dass unsere Reise sehr Treibstoffreduziert durchgeführt werden konnte. Durch den stetigen und guten Wind konnten weite Strecken ohne Motorunterstützung gefahren werden. Das verbessert die Energie- und Umweltbilanz für Schiff und Passagiere.

Der Chefingenieur hat natürlich noch einige Details aus dem Leben eines Maschinisten im Bauch eines Schiffes erzählt. So werden Teile des biologischen Abfalls ins Meer gegeben und damit einige Fische gefüttert. Alles was nicht biologisch ist wird in einem Hafen zur Abfalldeponie gebracht. So haben wir das auch in Barbados beobachtet.

Ein verantwortungsvoller und harter Job, den die Menschen im unteren Deck des Schiffes hier im Schichtdienst absolvieren. In den Nachgesprächen wurde dieser Eindruck von allen Passagieren geteilt.

Die Schiffsdiesel mussten Höchstleistung erbringen, damit 17 Knoten erreicht werden konnten



Bordleben

Nicht unerheblich trägt bei einer Segelreise mit den langen Tagen das Essen zum Wohlbefinden bei. Das wussten schon die frühen Seefahrer, die Auswanderer auf den entsprechenden Schiffen aber auch die modernen Kreuzfahrer. Wobei es zugegebenermaßen früher deutlich schwieriger war, ein schmackhaftes und ausgewogenes Essen für die Seefahrer zu kochen. Die Möglichkeiten waren einfach zu beschränkt.

Nicht so auf unserem modernen Segler, der über alle koch-technischen Einrichtungen verfügt, die ein modernes Kreuzfahrtschiff derzeit ausmachen. Und damit kann für das leibliche Wohl der Segler bestens gesorgt werden. Frühstück, Lunch und Dinner werden auf einem höchsten Niveau zubereitet und serviert. Dazu sind die passenden Getränke an Bord und werden von den hilfreichen „Geistern" im stilvollen Clipper Dining Room freundlichst serviert. Aber ebenso in der zentralen Tropical Bar oder der Piano Bar, hier natürlich oft untermalt von schöner Klaviermusik zum Entspannen.

Essenbeispiele für das abendliche Dinner in der Bar

Frühstück
Lunch
&
Dinner

Beim Dinner, aufgenommen von Otto aus Berlin,

und das Gegenbild mit Otto und Claudia, quer durch das Atrium fotografiert

Tischtennisturnier

Hochkarätiges Tischtennisturnier

Alle können mitspielen. Am dritten Seetag auf dem Weg nach Barbados wird ein Tischtennisturnier ausgeschrieben. Es wird in zwei Runden gespielt. Die ersten Ausscheidungsspiele sind um 10 Uhr angesetzt, die zweite Runde für die hierfür qualifizierten Teilnehmer ist für 14 Uhr geplant.

Und es spielen alle gegeneinander. Passagiere, Mannschaften, Offiziere und sogar, wie im Bild zu sehen, der Kapitän gegen einen Decksmann.

Den härtesten Job an diesem Tag hat die Kreuzfahrtdirektorin, die alle Spiele kommentiert und vor allem bewerten muss. Da ist Konzentration und Standfestigkeit gefragt, es ist ein ordentlicher Seegang und es geht der eine oder andere Ball auch mal über Bord.

Es ist nicht nur ein Event für die Teilnehmer, auch die Zuschauer haben ihren Spass und werden nicht selten zur Ballsuche auch dringend benötigt. Übrigens – was nicht verraten wird ist die Anzahl der Bälle, die sich an Bord befinden...

Fitnessraum

220 Blick in den Fitnessraum mit allen möglichen Geräten

Seekarten und Navigation

Navigationsoffizier Sergei am Kartentisch. Oben ein Blick ins Flaggenregal

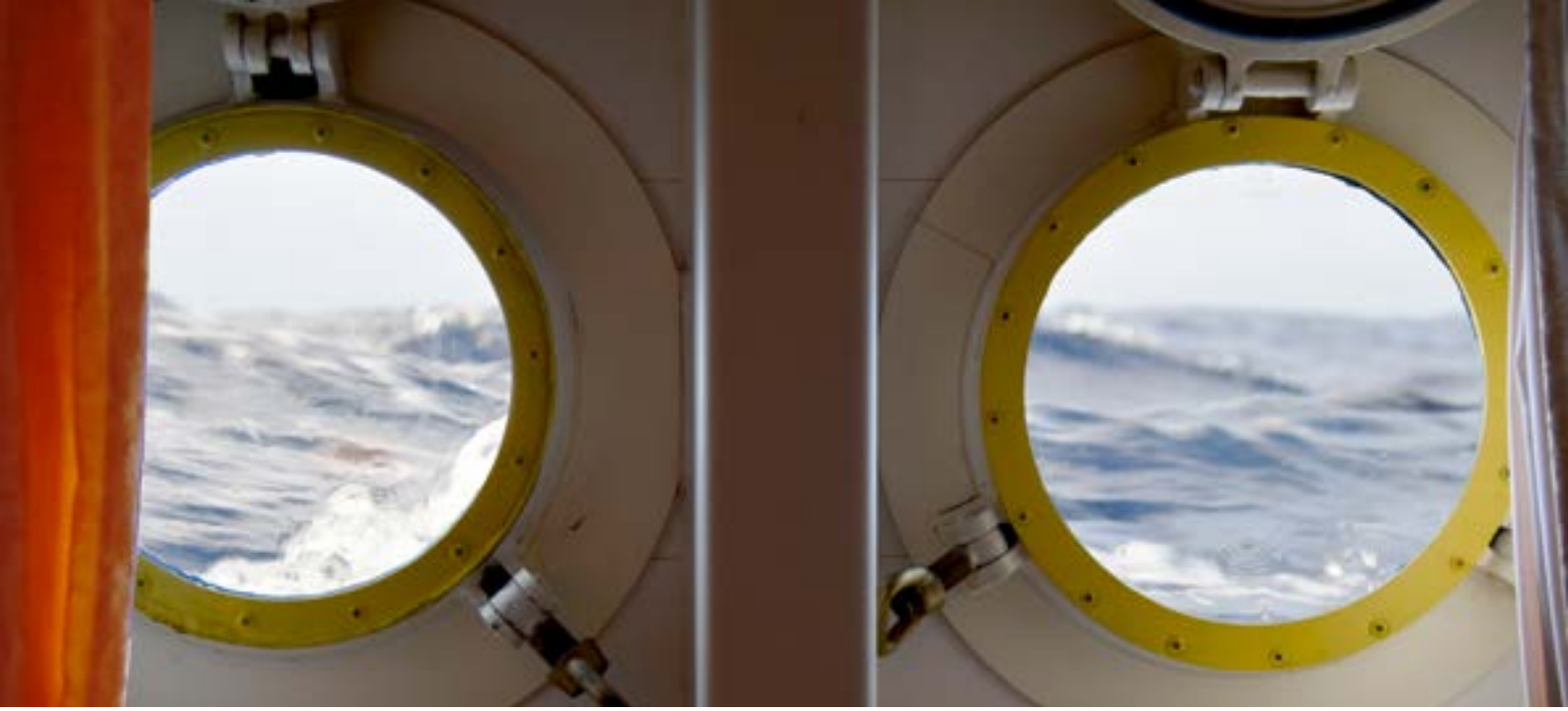
Besuch bei Navigationsoffizier Sergei

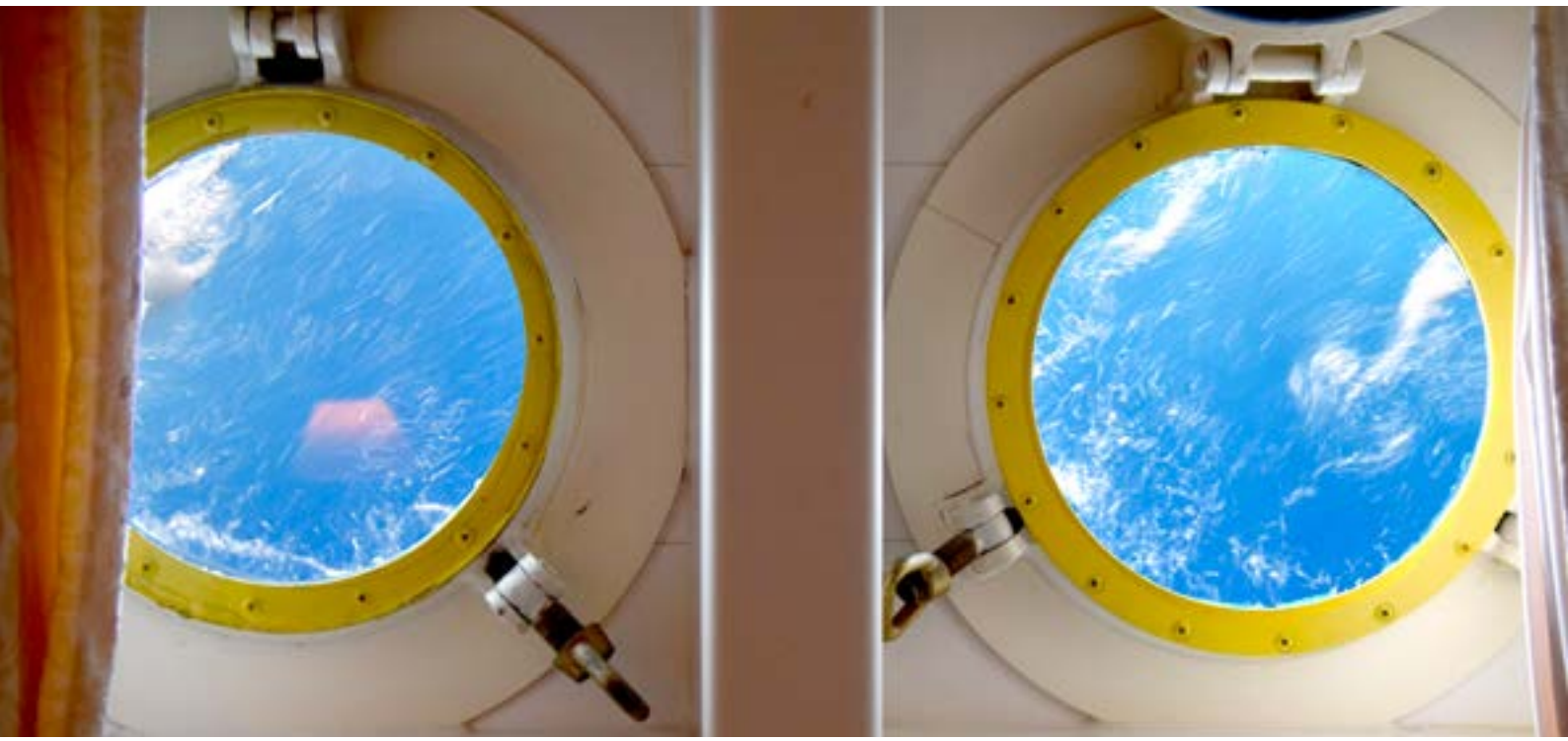
Mathematik und Geometrie – das Handwerkszeug des Navigators. Und eine etwa zehn Jahre alte Seekarte mit vielen handschriftlichen Ergänzungen. Eine spannende und hoch informative Lehrstunde über die Anwendung der traditionellen Navigation als Kontrolle der modernen GPS-Navigation. Und wie Sergei uns erklärt, sind die Abweichungen bei korrekter Anwendung der geometrischen Navigation von Hand zwar vorhanden, aber halten sich in so engen Grenzen, dass die Kontrollfunktion gut funktioniert. Irgendwie beruhigend!

Unser „Navigationskurs“ auf der Brücke dauert etwa eine Stunde. Dabei erfahren wir nahezu zwangsläufig auch etwas über die Instrumentenausstattung und die Steuerung des Schiffes. Der Navigator ist geduldig mit der kleinen Gruppe auf der Brücke. Und wir erfahren so ganz nebenbei, dass wir nicht allein auf diesem Teil des Atlantiks sind, obwohl wir nie ein Schiff zu sehen bekommen. Aber wir haben große Containerschiffe auf dieser Route vor und hinter uns, die zum Teil überwiegend Richtung Panamakanal unterwegs sind. Die Schiffe sind in der Regel schneller unterwegs wie unser Segler, aber natürlich niemals schöner!

MEER BLICKE

Wechselnde Meerblicke in und auf das Meer aus der Kabine – mal unter Wasser, mal über Wasser





Rettungsübung für die Mannschaft

Drill für die Mannschaft

Auf jedem Schiff werden in regelmäßigen Abständen Rettungsübungen für die Mannschaft durchgeführt, damit die Besatzungen wissen, was im Ernstfall zu tun ist. Bei der aktuell beobachteten Übung wurde ein Brand beim Treibstofflager angenommen, den es zu bekämpfen gab und bei dem ein Verletzter zu versorgen war.

Dieses Szenario wird durch die Alarmankündigung an die Mannschaft gegeben. Die entsprechenden Kurzbegriffe zum Einsatzort und zur Einsatzursache werden beim Alarm per Lautsprecher bekanntgegeben und die jeweilige Rettungscrew begibt sich zum Einsatzort.

Der angenommene Brand war wohl schnell gelöscht. Die verletzte Person wurde gut versorgt und so transportfähig gelagert, dass sie durch die engen Treppen und Flure in die Krankenstation gebracht werden konnte. Das hat unter Aufsicht des Bordarztes gut geklappt und auf uns Zuschauer einen professionellen Eindruck gemacht.

Übungsziel: Abtransport eines Verletzten zur Krankenstation

CREW
CREW
CREW

Nach der Trauung durch den Kapitän wird mit dem Paar angestoßen

Hochzeit an Bord

Ein wenig Traumschiff an Bord

Es wird tatsächlich an Bord geheiratet oder ein Eheversprechen nach einer langen Ehedauer erneuert. Ein romantischer Vorgang, der alle Beobachter fasziniert und erfreut. Familie oder Freunde des Paares sind an Bord, der Bräutigam im Anzug und die Braut im blauen Abendkleid – beide gespannt und durchaus etwas aufgeregt. Es kommt schließlich nicht alle Tage zu so einem Fest und zu so einem „Standesbeamten" in der schicken Uniform eines Kapitäns.

Und der Kapitän macht es nett, sowohl in der Vorbesprechung als auch in der eigentlichen Trauung. Das Musikerduo ist da, es gibt nach der Trauung Sekt, Fingerfood, viel Applaus und persönliche Glückwünsche von den zuschauenden Passagieren. Das Paar ist glücklich und zufrieden und die beiden werden sich lange an diese nicht alltägliche Trauung an Bord des Schiffes erinnern. In diesem Sinne kommt auch von uns noch ein herzlicher Glückwunsch dazu.

Traditionelles Salve Regina

Nach dem „Salve Regina“ auf der Brücke mit einem Teil der Sänger

Salve Regina ist ein wunderschönes Lied, das unsere früheren Seeleute sangen, wenn sie auf ihren Schiffen auf den Weltmeeren unterwegs waren. Es wurde auch bei reinen Expeditionen und Forschungsreisen von den beteiligten Seeleuten gesungen. Das Lied wurde immer während des Sonnenuntergangs zusammen an Deck gesungen.

In vielen Dokumenten und in den täglich geführten Logbüchern findet man dieses für die Seeleute hoffnungsvolle Lied wieder, mit dem sie ihren Arbeitstag beenden. Sie beten in diesem Lied zu der Jungfrau Maria und bitten um einen hoffnungsvolle, erfolgreiche und ungefährdete Reise.

Die früheren Seeleute haben mit diesem Lied zu Gott gefunden. In dem einsamen und harten Leben war dieses Lied sicherlich in vielen Situationen hilfreich. Ein spanisches Sprichwort sagt: „Wer nicht weiß, wie man betet, sollte zur See gehen, schon lernt er es, ohne dass es ihn jemand lehrt."

Die frühere Seefahrt war ein hartes und erbarmungsloses Leben, in dem die Seeleute sicherlich oft dem Tod oder schweren Verletzungen begegneten. Da war dann das Salve Regina oft hilfreich und tröstend:

„Sei gegrüßt, Mutter und Königin der Barmherzigkeit, unser Leben, unsere Sanftmut.

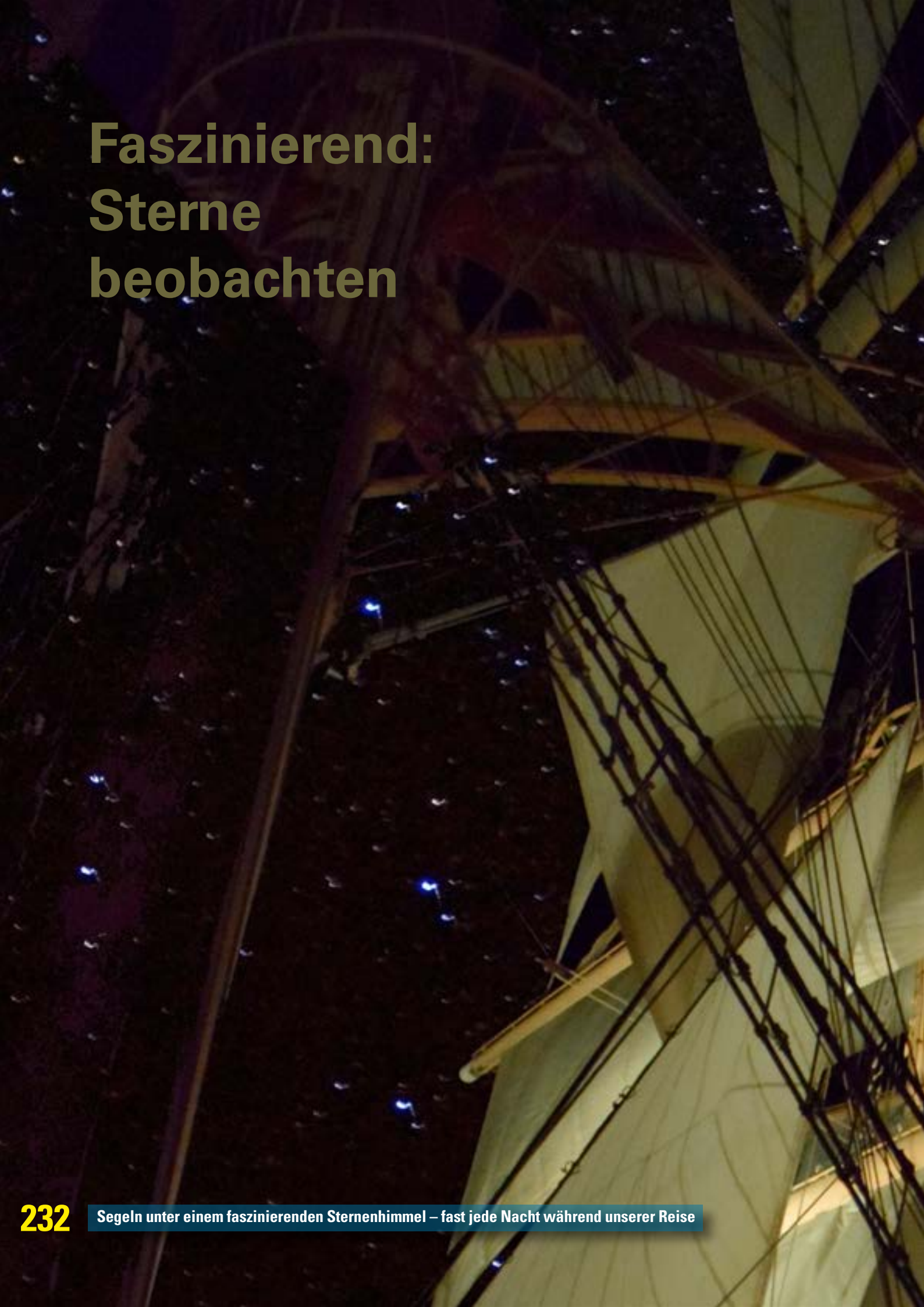
Wir die ausgestoßenen Söhne Evas rufen dich, wir erflehen deine Gnade und weinen in diesem Tal der Tränen.

Bitte, Mutter Gottes und unsere Fürsprecherin, richte deine barmherzigen Augen auf uns und nach dieser Verbannung zeige uns Jesus, die heilige Frucht deines Leibes.

Oh Barmherzige, oh Gnadenreiche, oh Sanftmütige und süße Jungfrau Maria."

In dem Liedtext kommt sicherlich die soziale Situation der Seeleute und ihre Angst zum Ausdruck, aber auch die mit dem Lied verbundene Hoffnung. Schön, dass diese Tradition gepflegt wird.

Faszinierend: Sterne beobachten



Segeln unter einem faszinierenden Sternenhimmel – fast jede Nacht während unserer Reise

Der Sternenhimmel war eines der schönsten Erlebnisse während der Überfahrt

Sterne über dem Atlantik

Es war unglaublich – das erste Abendessen nach dem Start der Atlantiküberquerung aus dem abendlichen Hafen von Teneriffa hatten wir die Idee, nochmals kurz an Deck zu gehen und zu schauen, ob wir Sterne sehen können. Einige wenige hatten wir nach dem Ablegen bereits am Horizont ausgemacht aber es waren wenige.

Und wir kamen nach oben auf die abgedunkelte Brücke und konnten es kaum glauben, was dort zu sehen war. Millionen von Sternen standen am dunklen Himmel. Es war überwältigend – wir hatten so einen Himmel noch nie gesehen! Wir standen stumm auf der Brücke und konnten uns an den unbekannten Sternbildern nicht sattsehen. Die Bilder können diesen unglaublichen Eindruck nicht wiedergeben. Die Kamera kam hier deutlich an ihre Grenzen, zumal das Schiff natürlich immer in Bewegung ist und keine Stativaufnahme möglich war. So müsste am linken Bildrand eigentlich noch eine Milchstraße zu sehen sein, aber die Kamera hat diese viele Lichtjahre von uns entfernte Sternenkonstellation nicht mehr erfasst.

Aber es war unglaublich schön und wir sind in den Abenden nach dem Dinner immer auf der Brücke gelandet, um uns den Sternenhimmel anzuschauen. Und die Sternenkonstellation war jeden Abend völlig verändert, bis auf den Nordstern. Der war immer an der richtigen Stelle präsent.

An einem der Abende erklärt uns der zweite Offizier Vivek die Sternbilder und deren Bedeutung für die Seefahrt. Das Licht um das Vorschiff ist in der Nacht aus und man sieht einen Sternenhimmel wie man ihn an Land nie zu sehen bekommt. Es ist schwer zu beschreiben, aber dass der Himmel derartig viele Sterne, Sternbilder und Milchstraßen hat ist unbegreiflich. Und unglaublich schön! Wir werden diesen Anblick nicht vergessen und hatten ihn während der Reise noch an fast allen Abenden.

Eine Beschreibung des Himmels

Überraschend früh dunkelt es auf See: Bereits ab etwa sieben Uhr herrscht im November rabenschwarze Nacht. Doch uns Sternengucker freut's, denn in so langen und dunklen Nächten ziehen fast alle Sternbilder des Jahres am Himmel vorüber. Dazwischen blitzen manchmal schöne Sternschnuppen auf und auch ein paar helle Planeten sind zu sehen, so erklärt uns Vivek, der zweite Offizier und passionierter Sternengucker den Himmel. Er versucht es zumindest, denn ob der vielen Sternbilder sind wir irgendwann nicht mehr in der Lage, allen Sternbilder und Sternenkonstellationen aufzunehmen.

Trotzdem ein Versuch ist es ein Versuch wert, die Erklärungen unseres zweiten Offiziers wiederzugeben: „Im Süden, genau unterhalb des Pegasus, finden wir den Wassermann, eine große und recht komplizierte Sternkonstellation, welche aber keine besonders hellen Sterne enthält. Dennoch gehört der Wassermann zu den ältesten Sternbildern überhaupt. Ursprünglich stammt die Bezeichnung aus Mesopotamien, wo das Bild mit der Sintflutsage in Verbindung gebracht wurde. Diese lebt in diesem Sternbild und auch in der griechischen Mythologie weiter. Dort stellt es Deukalion dar, den Stammvater des Menschengeschlechts. Wie Noah überlebten Deukalion und seine Gattin Pyrrha die Sintflut durch den Bau eines Schiffs.

Südlich und östlich des Wassermanns breiten sich die sogenannten nassen Sternbilder aus: Südlicher Fisch, Fische und Walfisch. Beim Betrachten der westlichen Hemisphäre des Sternhimmels kann man den Eindruck gewinnen, dass die Sommersternbilder nicht weichen wollen. Immer noch wird diese Himmelsregion vom großen Sommerdreieck Wega, Deneb und Atair, den Hauptsternen von Leier, Schwan und Adler, beherrscht. Der Wechsel der Jahreszeiten zeigt sich am deutlichsten durch das Verschwinden von Arkturus, dem Hauptstern des Bootes. Auch das Tierkreisbild Schütze ist bereits untergegangen, und der ihm folgende Steinbock strebt im Südwesten Richtung Horizont."

So oder so ähnlich hat unser zweiter Offizier die Sternenbilder kommentiert und anschaulich erläutert, unterstützt von einem grünen Laserpointer, der einzelne Sterne und ganze Sternbilder immer deutlich hervorgehoben hat, damit wir erkannten, um welche Sternenkonstellation es eigentlich ging.

Aber irgendwann war die Aufnahmekapazität bei uns erreicht, die unterschiedlichsten Sternennamen und -konstellationen schwirrten unstrukturiert umher und wir haben dann beschlossen, dass die Namen der dritten Milchstraße in der zweiten Galaxis hinter dem Saturn für uns nicht mehr von Bedeutung sind.

Aber wir haben den Sternenhimmel an Bord der Royal Clipper jeden Abend genossen. Diese abendliche Beobachtung an Deck war eines der Reisehighlights der Atlantiküberquerung.

Wildes Spektakel – alle an Deck

Atlantik-Taufe

Neptun und seine Nixen sind an Bord geklettert um Atlantik-Neulinge dem Anlass entsprechend zu taufen

Bridgetown/Barbados – Zentrum beim alten Hafen bei Nacht

Barbados

Barbados, Bridgetown – irgendwie Karibik

Barbados ist eine Insel in der östlichen Karibik und ein unabhängiger Staat innerhalb des Britischen Commonwealth. Die Hauptstadt Bridgetown mit ihren Gebäuden aus der Kolonialzeit und der jüdischen Synagoge „Nidhe Israel" aus dem Jahr 1654 ist ein Anlaufpunkt für Kreuzfahrtschiffe.

Die Insel bietet zahlreiche Strände, einen botanischen Garten, die Höhlenformation Harrison's Cave und Plantagenanwesen aus dem 17. Jahrhundert wie St. Nicholas Abbey. Zu den lokalen Traditionen gehören der Nachmittagstee und der Nationalsport Kricket. Davon mehr auf den folgenden Seiten.

Bridgetown

Bridgetown ist die Hauptstadt des karibischen Inselstaates Barbados. Die Stadt liegt an der Südwestküste der Insel und ist deren Haupthafen und wirtschaftliches Zentrum.

Ursprünglich wurde die Stadt Indian Bridge genannt, nach einer schon in indianischer Zeit errichteten Brücke über den heute Constitution River genannten Fluss. Die Stadt wurde 1628 von den Briten gegründet und hat heute ungefähr 7.000 Einwohner. Dazu kommen über 80.000 Einwohner, die in den Vororten leben. Das bedeutet auf die gesamte Insel , dass ein Drittel der Bevölkerung von Barbados im Großraum von Bridgetown lebt. Die Menschen hier leben hauptsächlich vom Tourismus, produzieren aber auch Zucker, Rum und Melasse.

Die Stadt ist für ihre britische Kolonialarchitektur, ihre Garnison aus dem 17. Jahrhundert und ihre Pferderennbahn bekannt. In Bridgetown gibt es einige bemerkenswerte Bauwerke britischer Kolonialarchitektur. Zu nennen sind hier das alte Barbados Mutual Building, die anglikanische St. Michael´s Cathedral, die Anlage des Harrison College und die St. Anne's Garrison.

Der National Heroes Square liegt zentral am Ufer des Constitution River. Nicht weit davon entfernt steht die Nidhe Israel Synagogue, deren Museum die Geschichte der Juden auf der Insel erzählt. In der Carlisle Bay befinden sich sechs Wracktauchplätze, der Brownes Beach und ein Yachtclub.

Die gesamte Altstadt ist mit der oben erwähnten Garnison seit 2011 ein UNESCO-Welterbe.

Stadtzentrum

Der Mündungsbereich des Constitution River ist heute ein Yachthafen. Er wird im Zentrum der Stadt als „Careenage" bezeichnet, weil hier früher die Segelschiffe kielgeholt wurden (engl.: careening), um die Rümpfe zu säubern. Direkt an der Careenage liegt der National Heroes Square (früher Trafalgar Square), der zentrale Platz der Stadt, wo jeden Tag von sechs Uhr morgens bis sechs Uhr abends laut gesetzlicher Regelung die Flagge von Barbados wehen muss. Hier sind auch die Parliament Buildings (früher Public Buildings), der Sitz der beiden Kammern des barbadischen Parlaments zu finden.

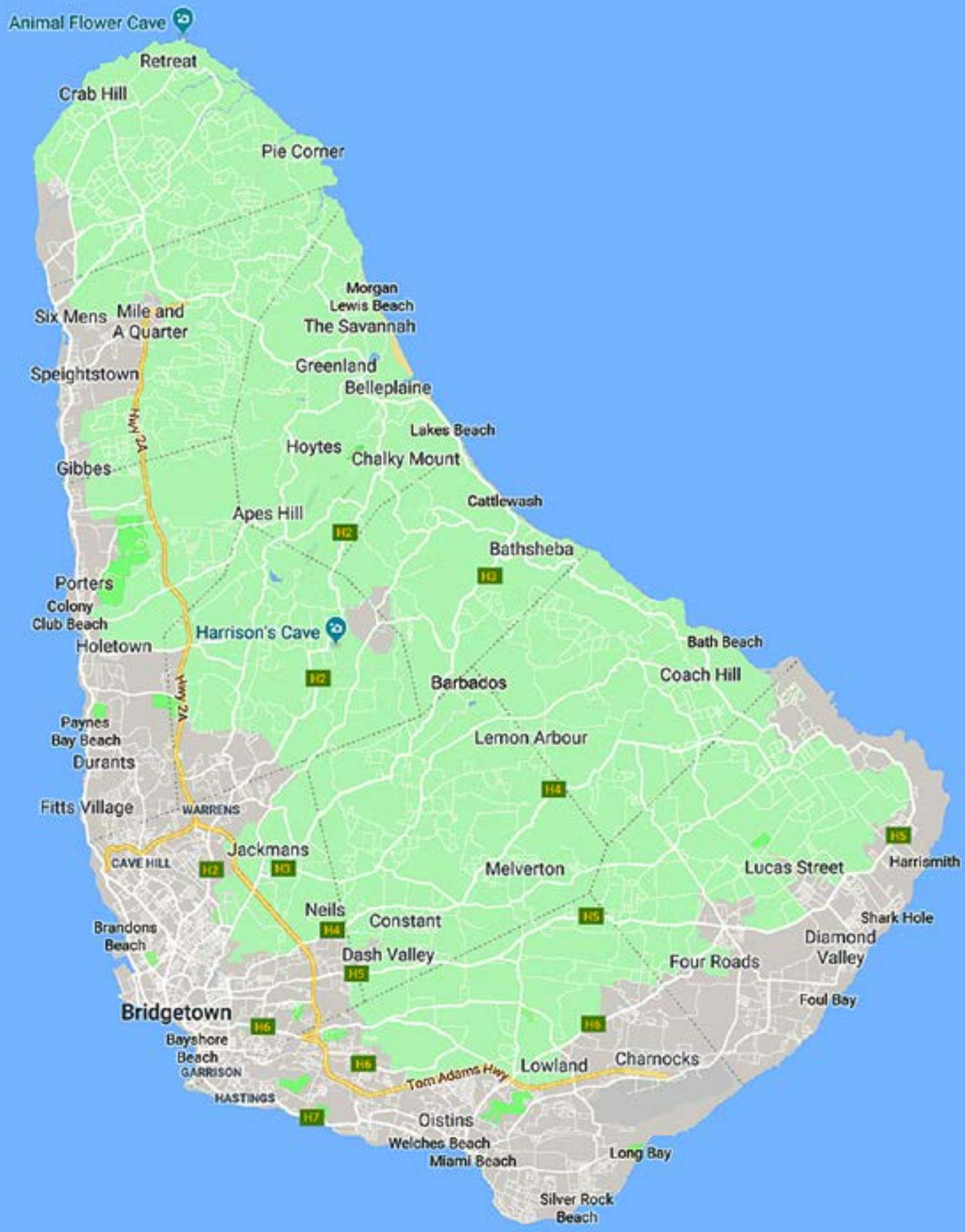
Im Zentrum des Platzes steht das Nelson-Denkmal, das 1813 eingeweiht wurde und damit fast 30 Jahre älter ist als die deutlich bekanntere Nelsonsäule in London. Am Heroes Square beginnt mit der Broad Street die wichtigste Geschäftsstraße Bridgetowns, auf der sich Kaufhäuser mit internationalem Angebot, kleinere Geschäfte sowie Banken befinden.

Die Flagge

Bis 1965 verwendete Barbados, als britische Kolonie, die blaue britische Dienstflagge (Blue Ensign) mit einem Badge im wehenden Teil der Flagge. Das Badge zeigte auf einer weißen Scheibe den auf zwei Seepferden reitenden Meeresgott Neptun mit einem Dreizack in der rechten Hand. Die Spitze des Dreizacks erscheint heute im Mittelstreifen der Flagge.

Die heutige Flagge von Barbados wurde am 30.11.1966 offiziell gehisst. Sie zeigt drei senkrechte Streifen in Blau, Gelb und Blau, sowie den schwarzen Dreizack in der Mitte. Die beiden blauen Streifen symbolisieren das Meer und den Himmel, der gelbe Streifen in der Mitte die Sandstrände. Die drei Spitzen des Dreizacks stehen für drei Regierungsprinzipien: Aus dem Volk, mit dem Volk und für das Volk. Der Stil des Dreizacks wurde ganz bewusst weggelassen. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass Barbados mit der Vergangenheit unter der Kolonialmacht gebrochen hat. Der Dreizack steht aber auch für die engen Bindungen der Bevölkerung an das Meer.

Die Flagge wurde von Königin Elisabeth II. am 21.12.1965 offiziell verliehen.



Barbados – Überblickskarte (Google Maps)

Bridgetown – Sehenswertes

Die Chamberlain Bridge liegt im Stadtzentrum und man wird als Besucher immer wieder über diese Brücke gehen, da die Stadt nur über zwei Brücken verfügt, um den Constitution River zu überqueren. Im Jahr 1872 war gab eine Drehbrücke über den Meereseinlass des inneren Beckens des Careenage (Constitution River) in der Carlisle Bay. Diese alte Stahlkonstruktion wurde in den Jahren 2005 – 2006 demontiert und mit der modernsten Technologie eines einteiligen Klappenkörpers aus Vollkunststoff umgebaut. Bei dieser Konstruktion handelt es sich um eine Gegengewichtsbrücke, die nach oben schwenkt, damit ein Sportboot durch einen Einlasskanal gelangen kann. Die Brücke wurde aus faserverstärktem Kunststoff (GFK) gebaut, der leichter, langlebiger und nicht korrosiv ist.

In Bridgetown werden, wie oben bereits angesprochen, zwei Brücken verwendet. Die Charles Duncan O'Neal Bridge ist groß und modern gestaltet. Sie beginnt an der Straße östlich des National Heroes Square, während die Chamberlain Bridge die eher „dekorative Buckelbrücke" ist. Sie wurde gebaut, um die ursprüngliche Drehbrücke, die nach dem großen Hurrikan zerstört war, zu ersetzen. Die Brücke liegt auf dem Weg von der Innenstadt von Bridgetown zum Strand und Hafen. Sie gilt als sehr schönes historisches Bauwerk.

Die Chamberlain Bridge hat eine gewissen historischen Wert und ist durch ihre GFK-Konstruktion technisch durchaus interessant. Aber das sieht man dem Bauwerk nicht an. In der Nähe sind das Parlamentsgebäude und die sehenswert Promenade. Unterhalb der Brücke können Boote für Ausflüge oder zum Angeln gemietet werden. An der Waterfront liegen die Ausflugs- und Angelboote und einige nette Lokale, die zu ordentlichen Preisen Speisen und Getränke anbieten. Empfehlenswert ist „Marinas Bar und Restaurant" www.marina-restaurant.com. Hier kann man drinnen und draußen in netter Umgebung sitzen und dem Treiben im alten Hafen zuschauen. Und man sitzt bei tropischen Regengüssen geschützt unterm Dach.

Die zwei Sporttaucher warten vor Marinas Bar und Restaurant (rechts) auf sportliche Kunden

Die Chamberlain Bridge von zwei Seiten. Im Hintergrund (unten) Parlament und Finanzzentrum

In Bridgetown werden zwei Brücken genutzt. Die „Charles Duncan O'Neal Bridge" ist groß und modern gestaltet und nimmt den Autoverkehr auf. Diese Brücke beginnt an der Straße östlich des National Heroes Square. Die „Chamberlain Bridge" ist die eher „dekorative Buckelbrücke" in der Stadt. Sie wurde gebaut, um die ursprüngliche Drehbrücke, die nach dem Großen Hurrikan zerstört wurde, zu ersetzen. Die Bemühungen des damaligen britischen Kolonialsekretärs Joseph Chamberlain (1836–1914) führten zu einer Stahlkonstruktion, die 2006 abgebaut wurde.

Im Jahr 1872 stand an der Stelle der heutigen Brücke eine Drehbrücke über den schiffbaren Einlasskanal des inneren Beckens des Constitution River in der Carlisle Bay. Diese Stahlkonstruktion wurde in den Jahren 2005 – 2006 demontiert, da die Tragfähigkeit der Stahlkonstruktion nicht mehr gesichert war. Eine sehr moderne Konstruktion mit ausgesprochen moderner Technologie wurde gebaut. Es entstand eine einteilige Klappenbrücke aus Vollkunststoff. Bei dieser Konstruktion handelt es sich um eine Brücke mit Gegengewicht, die nach oben schwenkt, damit ein Sportboot durch einen Einlasskanal gelangen kann. Die Brücke wurde in Anlehnung an den Bootsbau aus faserverstärktem Kunststoff (GFK) gebaut, der leichter, langlebiger und nicht korrosiv ist.

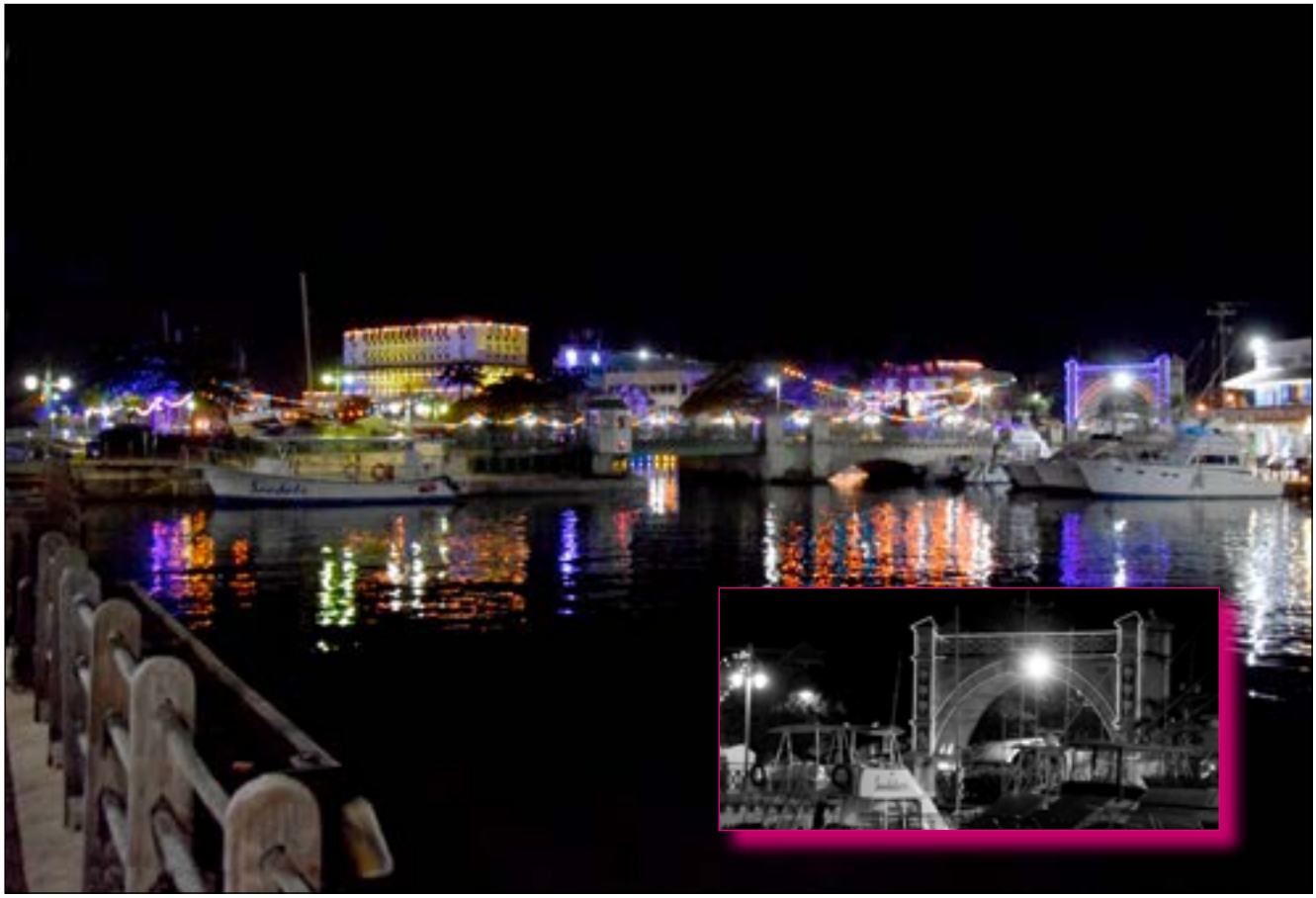
Noch ein paar Details zu dieser durchaus ungewöhnlichen Brücke: Sie wurde 2005 geplant, gebaut und 2006 nach dem Abriss der alten Brücke aufgestellt. Der verantwortliche Ingenieur war Kandiah Kuhendran, zusammen mit dem Baumeister Richard Edghill.

Die Brücke ist 8,86 Meter breit und hat eine Spannweite von 11,72 Metern und ist etwa einen Meter tief. Sie wurde in vier Segmenten hergestellt und vor Ort mit Kleber- und Composolite-Kniehebeln und 3-Wege-Verbindungsstücken zusammengebaut. Die FRP-Composite-Technologie bietet eine leichte und starke Struktur, die mit einer langer Lebensdauer verbunden ist. Soweit mir bekannt ist, stellt diese Brücke weltweit die einzige dar, die mit dieser Technologie gebaut wurde.

Beliebter Treffpunkt

Die Liftbrücke grenzt an die beiden alten Steinbögen an, die im Zuge des Neubaus restauriert wurden, um die Ästhetik der Brücke zu verbessern. Die Brücke wurde auch mit Nachtbeleuchtungsscheinwerfern versehen, was die Brückenumgebung auch bei Dunkelheit zu einem attraktiven Ort für Einheimische und Touristen macht. Die beiden Abbildungen rechts zeigen die Brücke mit der Nachtbeleuchtung in der anschließenden Umgebung. Unten ist das Bauwerk aus fast gleicher Perspektive abgebildet.

Chamberlain Bridge – man erkennt gut das drehbare Teil aus GFK



Parlamentgebäude mit Kirche und Verwaltungstrakt

Treiben lassen in der Stadt...

SANTA
STOP
HERE

Einkaufen in der Stadt

Einkaufsstraße in Bridgetown – dicht gedrängt sind die Menschen

ROCK

Menschen in Barbados...

Weiße Schaufensterpuppen? Bei einer überwiegend schwarzen Bevölkerung...?

YORK
LAS VEGAS
POLO

 Menschen in einer Einkaufsstraße in Bridgetown

 Menschen in einer Einkaufsstraße in Bridgetown

ID MALL
post Wireless
LG
BLU
World

Menschen in einer Einkaufsstraße in Bridgetown

PAL MALL
Beauty Salon
Tel: 834-5313

Speightstown

Straßenzug in Speightstown – die ruhmreiche Vergangenheit bemerkt man heute kaum noch

Die Stadt Speightstown im Parish Saint Peter ist die zweitgrößte Stadt auf Barbados. Der Ort befindet sich an der Westküste der Insel und ist etwa 19 km nördlich von der Hauptstadt Bridgetown und ca. 25 km nordöstlich vom Grantley Adams International Airport entfernt. Speightstown hat heute rund 2.200 Einwohner.

Die Stadt wurde 1630 von den Briten gegründet. Der Stadtname ist zurückzuführen auf William Speight einem frühen Siedler und ehemaligen Landeigentümer. Im 17. Jahrhundert hatte der Hafen von Speightstown eine besondere Bedeutung: es verkehrten von hier regelmäßig Handelsschiffe, beladen mit Zucker und anderen Waren nach London und Bristol in England. In dieser Zeit wurde Speightstown daher auch „Little Bristol“ genannt.

Straßenzug in Speightstown

Waterfront und alter Hafen

264 Blick von der Chamberlain Bridge auf die Waterfront und den alten Hafen

Frisch gefangener Wahoo – ein guter Speisefisch

Fangfrischer Atlantikfisch

Der Wahoo wird zerlegt und alles wird komplett verwertet – in etwa fünf Minuten

Barbadische Lebensart...

„Barbados is known worldwide as the ‚England in the tropics'. In the tradition of the island's English heritage, resident guests enjoy complimentary afternoon tea daily."

Es stimmt schon – zum Teil ist der Eindruck der Lebensart durchaus britisch – man sieht alles recht gelassen und entspannt. Übrigens: Das mit dem kostenlosen Tee am Nachmittag gilt nur für Hotelgäste, nicht für jedermann.

Trotz allem – zu loben ist die offene, fröhliche Art der Einheimischen und die überdurchschnittlich gute Infrastruktur der Insel. „Auf Barbados", so unser Eindruck, „findet irgendwie das Beste aus zwei Welten zusammen. Die Zuverlässigkeit und das Pflichtbewusstsein von „good old Europa" plus die Lebensfreude und die Sonne der Karibik."

Engländer und Sklaven waren die Kulturgründer

Die Insel wurde im 17. Jahrhundert von den Engländern in Besitz genommen und mit Sklaven aus Westafrika besiedelt. Das prägte auch die barbadische Küche und die darum herum entstandene Kultur. Die Küche besteht aus einfachen Gerichten westafrikanischen, kreolischen, aber auch britischen Ursprungs. Huhn, Schwein und viel Fisch werden gekocht und gegrillt, dazu gibt es meist Pürees aus Kartoffeln, Mais, Süßbanane oder der Brotfrucht.

Stolz auf die Lebensart

Auf Barbados sind die Menschen ungemein stolz auf ihre Lebensart, die auf afrikanischen und britischen Wurzeln zurückgeht. Dieses Vermächtnis feiern sie hier Tag für Tag durch die Art und Weise, wie sie denken, sprechen und das Leben genießen. Auch die markanten Aromen der Küche, die Farbenvielfalt der Communitys und die sprudelnde Lebendigkeit der Kultur – eingelegt in reichlich Folklore und serviert mit einzigartiger afrokaribischer Musik – das alles trägt zu dem bei, was wir als Gäste heute erleben.

Tuk Band

Die Barbados Tuk Band ist ein faszinierendes musikalisches Ensemble, das Tuk oder Rukatuk spielt und aus der Notwendigkeit und Kreativität der afrikanischen Sklaven auf der Insel heraus entstand. Die britischen Sklavenhalter auf Barbados erließen im späten 17. Jahrhundert ein Gesetz, das den Sklaven das Trommelspiel verbot. Die Befürchtung war, dass sie ihre Trommeln verwenden würden, um über mehrere Plantagen hinweg heimliche Botschaften auszutauschen und so Revolten anzuzetteln. Darauf stand die Todesstrafe. Die Sklaven fanden andere Kommunikationswege, und derweil etablierte sich die Tuk Band als „akzeptable" musikalische Alternative. Dabei spielten die Sklaven ihre Instrumente so, dass sie ähnlich klangen wie die britischen Fife and Drum Corps (Trommeln und Pfeifen). Verwendet wurden eine doppelköpfige Basstrommel, eine Wirbeltrommel und eine Blechflöte, welche die traditionelle Geige ersetzte, als das Gesangselement aus der Darbietung verschwand.

Tuk Bands sind live auf Feiern und Inselfestivals zu erleben, z. B. dem Crop Over oder Holetown Festival, zu Weihnachten und Neujahr. Eine Tuk Band wird normalerweise von kostümierten Charakte-

ren afrikanischen Ursprungs begleitet, die auf die Zeit der Sklaverei und die koloniale Vergangenheit zurückgehen: Mother Sally, Shaggy Bear, Donkey Man und Stiltman. Diese Figuren sind unverkennbare Wahrzeichen des historischen Vermächtnisses.

Mother Sally
oder auch „Muddah Sally" steht für Fruchtbarkeit. Die Figur wurde traditionell von einem Mann dargestellt, der seine Identität hinter einer Maske verbarg. Mother Sally vollführt beim Tanz mit der Tuk Band Bewegungen, die ihren großen Busen und ihre ausladenden Hüften und Pobacken betonen sollen. Diese Körperteile wurden früher aus Bananenblättern, Kissen oder ausgestopften Säcken geformt. Heute wird der Charakter von einer Frau gespielt, die keine Maske mehr trägt, aber genauso gut gepolstert ist, um die Wirkung ihrer rhythmischen Windungen und Beckenbewegungen auf die Zuschauer zu steigern.

Shaggy Bear
The Shaggy Bear, der zottige Bär, soll einen afrikanischen Hexendoktor verkörpern. Er ist auch als Bank Holiday Bear bekannt, weil er häufig an offiziellen Feiertagen (bank holidays) zu sehen ist. Der Shaggy Bear ist immer männlich. Er ist schlank und fit, und seine akrobatischen Vorführungen sollen die Zuschauer ebenso erschrecken wie beeindrucken. Das Kostüm mit Maske wurde ursprünglich aus Reben, Bananenblättern und anderen pflanzlichen Materialien gefertigt. Heute besteht es aus farbigen Stoffstreifen, ähnlich wie ein Lumpenteppich, und verbirgt die Identität des Darstellers.

Donkey Man
The Donkey Man feiert die Rolle des Esels für die Zuckerrohrernte in einer Zeit, in der von Tieren gezogene Karren wichtige Beförderungsmittel auf Barbados waren. Die Figur des Donkey Man könnte auch als Hinweis auf die Verbreitung des Esels auf Barbados zwischen dem 17. und der Mitte des 20. Jahrhunderts aufgefasst werden. Der Darsteller steckt in einem Eselskostüm und gibt vor, ein ausgelassenes, fast unkontrollierbares Tier zu reiten.

The Stiltman
Der Stiltman (Stelzenmann) steht auf Barbados für das Überleben in harten Zeiten und ist eine Verkörperung des Mr. Hardin, einer Figur, die schwierige wirtschaftliche Bedingungen symbolisiert. Der Stiltman tritt häufig als Begleiter der Tuk Bands bei festlichen Anlässen auf. Das Kostüm ahmte früher den Kleidungsstil von Herren der höheren barbadischen Gesellschaft nach. Eine Maske, die an einen europäischen Gentleman erinnerte, ergänzte das Outfit und verbarg die Identität des Trägers. Masken werden heutzutage selten getragen, und die Kleidung des Stiltman ist leuchtend, farbenfroh und eindeutig karibisch.

Tuk Band mit unverzichtbaren Begleitfiguren

Uhrturm und Garnison

Alte Kanonen vor dem früheren Drillplatz, heute eine schöne Pferderennbahn

Der Uhrturm der Hauptwache des Britischen Militärs wurde um 1803 von Dwerrihouse und Carter in London hergestellt und trägt das Wappen, das später im frühen 19. Jahrhundert hinzugefügt über dem Eingang angebracht wurde. Derartige Uhrtürme wurden in der Britischen Armee an großen Standorten in aller Welt aufgebaut, um vor allem die einheimische Bevölkerung in den Kolonialgebieten an einen bestimmten Zeitablauf zu gewöhnen.

Das Uhrwerk wurde während der Renovierungsarbeiten vom Denkmalamt ersetzt und die Glocke schlägt jetzt alle 15 Minuten.

Die Hauptwache wurde während des 19. Jahrhunderts vom britischen Militär für die Durchführung von Gerichtsverhandlungen eingesetzt und war Sitz der Militärpolizei. Als zentrale Militärpolizeistation in Barbnados wurden von hier aus alle Posten und Wachhäuser verwaltet. Hier fanden auch die Verhandlungen der Militärgerichte statt. Die Urteilen und Strafen gegen das Personal wurden hier geführt und die Miliärgefangenen wurden nach der Verurteilung im Wachhaus hinter dem Uhrturm untergebracht.

Heute ist im Gebäude ein Teil der Militärverwaltung der hiesigen Armee, deren größte Kaserne sich neben dem Turm in der Bastion befindet, die als militärische Anlage nicht fotografiert werden darf.

Pferderennbahn und Uhrenturm an der Pferderennbahn, einem ehemaligen Drillplatz der Armee

The George Washington House

Historische Bedeutung

George Washington, später der erste Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, besuchte Barbados im Jahre 1751 und verbrachte dort etwa zwei Monate.

Die Insel Barbados war das einzige Land, das er außerhalb des kolonialen Amerikas jemals besuchte. Allein dieser Umstand macht einen Besuch durch das George Washington House interessant. Man sieht bei dieser Tour durch das Anwesen, wie und wo er in Barbados für zwei Monate lebte und welche Einstellungen er zu dieser für ihn fremden Welt entwickelte, Ein Muss ist dieses Haus für alle Besucher aus den USA, die natürlich den größten Teil der Besucher stellen.

Das Haus, das dem Barbados National Trust untersteht, ist natürlich auch für andere Besucher wirklich interessant, da es umfassende Einblicke in das Leben gibt, wie es sich vor etwa 250 Jahren auf Barbados für wohlhabende Menschen abspielte.

Das Gebäude

Das Erdgeschoss des Gebäudes ist so eingerichtet, wie es im Jahr 1751 gewesen sein könnte. Ausgestellt sind Einrichtungsgegenstände wie ein Himmelbett mit einer ziemlich klumpigen Matratze, umgeben von einem Moskitonetz, das schon damals dringend als Schutz gegen diese kleinen Plagegeister benötigt wird. In einer Ecke ein kleines Waschbecken und eine Kanne, unter dem Bett der notwendige Nachttopf, denn zu dieser Zeit gab es keine sanitären Einrichtungen im heutigen Verständ-

nis. Andere Räume stellen die unterschiedliche Anforderungen an *„zivilisiertes"* Wohnen in dieser Zeit dar – Stühle mit unterschiedlichem Stil, eine Marmortischplatte, auf die man warmes Geschirr abstellen kann und verschiedene Geschirr- und Besteckteile.

Das Haus bietet interessante Einblicke in die Lebensart dieser Tage. Die Menschen waren ziemlich einfallsreich, um das Beste aus den gerade anfallenden Lebensumständen zu machen. Und sie waren beim „Machen", wie wir es heute sehen würden, recht erfinderisch. Da zum Beispiel kein Eis zur Verfügung stand, wurden die Weinflaschen in zwei Räumen dadurch kühl gehalten, dass sie von einer fast konstanten Brise profitieren konnten, die dauernd durch das Haus wehte.

Interessant war auch, wie man Wasser filtert und kühl hält. Wasser wurde in ein Steingefäß gegossen, und aufgrund der Porosität des Gefäßes tropfte das Wasser allmählich in ein anderes ähnliches Gefäß darunter und in ein drittes Gefäß unter dem zweiten. Als Ergebnis wurden Verunreinigungen in dem Wasser herausgefiltert, und als ein Teil des Wassers verdunstete, absorbierte es die Wärme von den enthaltenden Gefäßen und kühlte somit den Hauptwasserkörper.

Der zweite Stock

Der zweite Stock des Gebäudes widmet sich ausschließlich den typischen Gegenständen des Lebens in der Mitte des 18. Jahrhunderts. Die Gegenstände sind reich mit visuellen und akustischen Hilfsmitteln beschrieben.

Zu sehen sind einige medizinische Geräte der damaligen Zeit – Arzneiflaschen, Pinzetten und Schröpfgläser, die *„erhitzt wurden, um einen Sog zu erzeugen, um Blut auf die Hautoberfläche zu ziehen."*

Ein interessanter Artikel in der Ausstellung ist eine Erinnerung daran, dass George Washington Pocken bekam, damals eine zumeist tödliche Krankheit für die Betroffenen. Washington hatte Glück in dem Arzt, der ihn pflegte und ihm half, wieder gesund zu werden. Laut der Aufzeichnung wurde er erfolgreich von Dr. Lanaham „Barbadian der dritten Generation" behandelt, der *„ein praktizierender Physiker und Chirurg"* war. Der Artikel führt den zum Nachdenken anregenden Kommentar des Historikers Eustace Shilstone hinzu: *„Der Kurs der Nation und vielleicht die ganze Welt hätten sich verändert, wenn dieser Arzt weniger geschickt und aufmerksam gewesen wäre."* Ein Thema, das keiner vertiefenden Ausarbeitung bedarf.

Sklaverei

Andere ausgestellte Gegenstände erinnern uns heutigen Besucher an die Existenz der Sklaverei zu der Zeit, als George Washington nach Barbados kam. Es sind solche Dinge wie Stachelhandkrallen, Handfesseln, Ketten und Stehkragen zu sehen, die zur Bestrafung und Gefangennahme benutzt wurden. Außerdem werden landwirtschaftliche Geräte wie Sichel, Rohrschnabel und Hacke sowie andere Gegenstände gezeigt, die von Archäologen bei Grabungen in der Nähe gefunden wurden. Zu sehen gibt es Steinzeug, Porzellanschüsseln, Knöpfe, Schnallen, Glasperlen *„wahrscheinlich von Sklaven benutzt"*, Pfeifenköpfe, Kanonenkugeln, Gewehre, Musketenbälle, Flaschenfragmente sowie verschieden Kochutensilien. All dies stellt eine Sammlung dar, die dazu beiträgt, das alte Barbados zur Zeit Washingtons etwas zu verstehen.

Olaudah Equiano

Die Ausstellung zeigt einen interessanten Bezug auf den Afrikaner Olaudah Equiano, der *„seine Freiheit für 40 £ im Jahr 1766 kaufte ... und in London als Friseur und Seemann arbeitete."* Seine Autobiografie wird zu Recht als „Manifest für die Abschaffung der Sklaverei" Betrachtet. Sie erinnert daran, dass sich Washington in Sachen Sklaverei zwischen zwei konträren Polen befand, um das etwas moderner auszudrücken.

Washington war ein Sklavenhalter, der „mit dem moralischen Dilemma des Besitzes menschlichen Eigentums kämpfte und dies in seinen Zeitungen aufzeichnete". In der Tat wurde er 1797 in einem Brief von einem Edward Rushton herausgefordert: *„Washington, die kommenden Jahre werden mit Erstaunen lesen, dass der Mann, der die Rechte Amerikas vor dem tyrannischen Zugriff Britanniens am meisten zu reißen hatte, einer der Letzten*

war seine eigene Unterdrückung der armen und rücksichtslosen Neger aufgeben."

George Washington versuchte, die Sklaven in den Südstaaten zu befreien, aber für seine eigenen Sklaven galt dies nicht. Nach den vorliegenden Informationen besaßen er und seine Frau zusammen 300 Sklaven und *„es hätte fast £ 6.000 gekostet, sie alle zu befreien."* Seine Plantagen machten jedoch nur £ 900 pro Jahr. *„Also,"* wie es in der musealen Darstellung heißt, *„wurde die Frage der Sklaverei letztlich einer anderen Generation überlassen, die sie zu lösen hatte."*

Das britische Empire

Auch das Britische Empire wird dargestellt: *„Im Zusammenhang mit dem Britischen Empire im 17. und 18. Jahrhundert spielte Barbados eine überraschend große und wichtige Rolle ... (und) war der zentrale Knotenpunkt der Karibik für Reisende und Waren".*

Barbados hatte *„eine der besten befestigten Küstenlinien in der Britischen Karibik."* Das war für George Washington von besonderem Interesse und er untersuchte diese Festungsanlagen sehr sorgfältig. Ein Bericht legt nahe, dass *„das Wissen, das er während seiner Besuche in den verschiedenen Festungen entlang der Westküste gewonnen hat, sicherlich seine zukünftige militärische Karriere positiv beeinflusst hat".*

Washington war *„ein ausgezeichneter Reiter"* und ein *„passionierter Grundbesitzer".* Daher ist es von einiger Bedeutung, dass er einige der innovativsten landwirtschaftlichen Techniken dieser Zeit hier Kennenlernte. Dazu gehörte *„getrocknete Rohrsträucher oder Bagasse als Brennstoff im Kochprozess zu verwenden"* und *„Mistanbau, bei dem Tiere in Buchten gefüttert, Gräser, Bürsten oder Grünfutter gefüttert wurden, um reichen Dung zu erzeugen ... um den erloschenen Boden in Zuckerrohrfeldern zu erneuern".*

Kunstvolles Geschirr

Kaffee und Kuchen gab es hier auch

George Washington House
BARBADOS c.a 1751

Dinner mit George

Eine nette Idee: man kann mit George dinnieren. Ein Schauspieler spielt den späteren Präsidenten und dieser ist Gastgeber an der Festtafel eines guten mehr-gängigen Menüs. Dabei kommt das Gespräch offenbar nicht zu kurz. Zwischen den einzelnen Gängen bleibt genügend Zeit, mit den 19 Gästen des Präsidenten angeregt zu plaudern. 19 Stühle ergeben 19 Gäste, der zwanzigste Stuhl gehört dann George. Das Event ist offenbar immer ausgebucht. Ich kann es mir vorstellen, das Ambiente ist ausgesprochen schön und das Essen sicherlich gut.

George Washington und der Buchautor im Gespräch

George Washington House
BARBADOS c.a 1751

Historischer „Donnerbalken“ und Wandaufbau um 1750

Barbados Grapefruit

Die meisten Besucher des Washington House werden mit großer Wahrscheinlichkeit und zu ihrer Überraschung erfahren, dass *„die Grapefruit aus Barbados stammt."* Vermutlich hat sich diese Frucht von hier aus in viele Teile der Welt ausgebreitet. Verantwortlich dafür war die britische Marine, die diese vitaminreiche und wohlschmeckende Frucht im Empire verbreitet hat. Anfangs war sie die vitaminreiche Frucht bei langen Seereisen, später wurde sie in vielen Regionen des Empires angepflanzt und damit in vielen Ländern heimisch gemacht. Wir haben also wirklich etwas Neues dazugelernt!

Unreife Grapefruit am Baum im Washington-Garten und aufgeschnitten (rechts)

Reife Grapefruit – die hier stammen aus Barbados

Washingtonhouse – Küche, rechts unser amerikanischer Freund John aus Camden bei Bar Harbour/Maine

The „Tunnel“

Rund um den ehemaligen „Drillplatz“ waren früher Unterkünfte der Britischen Armee. Um im Angriffsfall schnell und sicher zu den Stellungen an der Küstenlinie zu gelangen, wurden von Soldaten Tunnel gebaut, die diesen Weg ermöglichten. Die Tunnel waren schmal, gerade ein Mann konnte hinter dem anderen gehen. Die Tunnel waren mehrere hundert Meter lang, heute werden im Rahmen einer Führung etwa 400 Meter geöffnet und diese können nur mit Führer besucht werden.

Neben der militärischen Funktion konnten die Tunnel auch zum „Transport“ von Wasser bzw. Ab-

Verteidigungs- und Wassertunnel unter der heutiugen Rennbahn. Eingang, Breite, Länge und Wurzel eines Baumes

wasser verwendet werden, da ein leichtes Gefälle Richtung Küste gegeben war. Die Tunnel wurden dafür bis zu einem Meter Wasserhöhe genutzt, so dass im Verteidigungsfall die Tunnel nutzbar waren.

Gebaut wurden die Tunnel um 1830 von Soldaten, nicht von den hier auf den Plantagen lebenden Sklaven. Die Sklavenbesitzer weigerten sich ihre Sklaven an das Militär herzugeben, da sonst die Zuckerrohrfelder während der Bauzeit nicht bewirtschaftet werden konnten. Und die Versorgung mit Zuckerrohr und Rum war bereits damals der wichtigste Wirtschaftszweig auf der Insel.

Karibikstrände

Feiner, weißer Sand, kristallklares Wasser, saftig grüne Palmen die den notwendigen Schatten spenden und das sanfte Rauschen des Meeres – klar, dass hier von wundervollen Ständen die Rede ist.

Wir genießen die Sonne, schwimmen im angenehm warmen Meer und lassen es uns bei einem Drink in der sanften karibischen Brise gut gehen. Die Koralleninsel Barbados bietet mehr als 80 makellose weiße Sandstrände, von denen viele ganz offiziell zu den schönsten Stränden der Welt zählen.

Aktivitäten am Strand

Man kann an den belebten Hotelstränden viel machen: Jetskifahren am lebhaften Mullins Beach, Boogie-Boarding und Stand-up-Paddling am Pebbles Beach, Surfen in der Soup Bowl und an der Atlantikküste oder adrenalinreiches Kitesurfing am Silver Sands. Die Ostküste lädt zum Picknicken unter schattenspendenden Bäumen in Bath oder Bathsheba ein, und einer der längsten Strände von Barbados, Cattlewash, ist ideal für Strandgutsucher.

An der Süd- und Westküste könnte man auf einem der vielen kleinen Boote einen Ausflug machen, um Schildkröten zu sehen oder gleich mit ihnen zu schwimmen. Man kann sich im Speerfischen versuchen oder mit einem gecharterten Boot auf das kristallklare Meer hinausfahren.

Man kann sich gut informieren. Viele Strände haben ihre eigene Website und geben aktuelle Ereignisse, Wassertemperaturen, Aktivitäten und wichtige Besucher bekannt.

Die beliebtesten Strände auf Barbados sind die mit den hohen Wellen. Viele Surfer kommen wegen dieser hohen Wellen an diese Strände, da hier viel zu sehen ist und eigentlich immer etwas los Ist. Und viele stehen hier einfach rum und schauen dem Treiben zu.

Wichtig für die Qualität eines Strandes ist die Versorgung mit Getränken und kleinen Speisen. Oft gibt es einsame, unberührte Buchten an denen man die Hektik des Alltags hinter sich lassen kann. Häufig leben hier Fischerfamilien, die im Dorf oder in Strandnähe eine Bar und ein Restaurant betreiben, wo es herrliche Fischgerichte direkt am Strand geben kann – man muss diese Orte allerdings etwas suchen.

An vielen Stränden sind schöne Tauchreviere mit einer beeindruckenden Unterwasserwelt zu finden. Zumeist sind hier Tauchschulen zu finden, die Geräte verleihen und Touren zu den schönen Stellen unter Wasser anbieten.

Sand

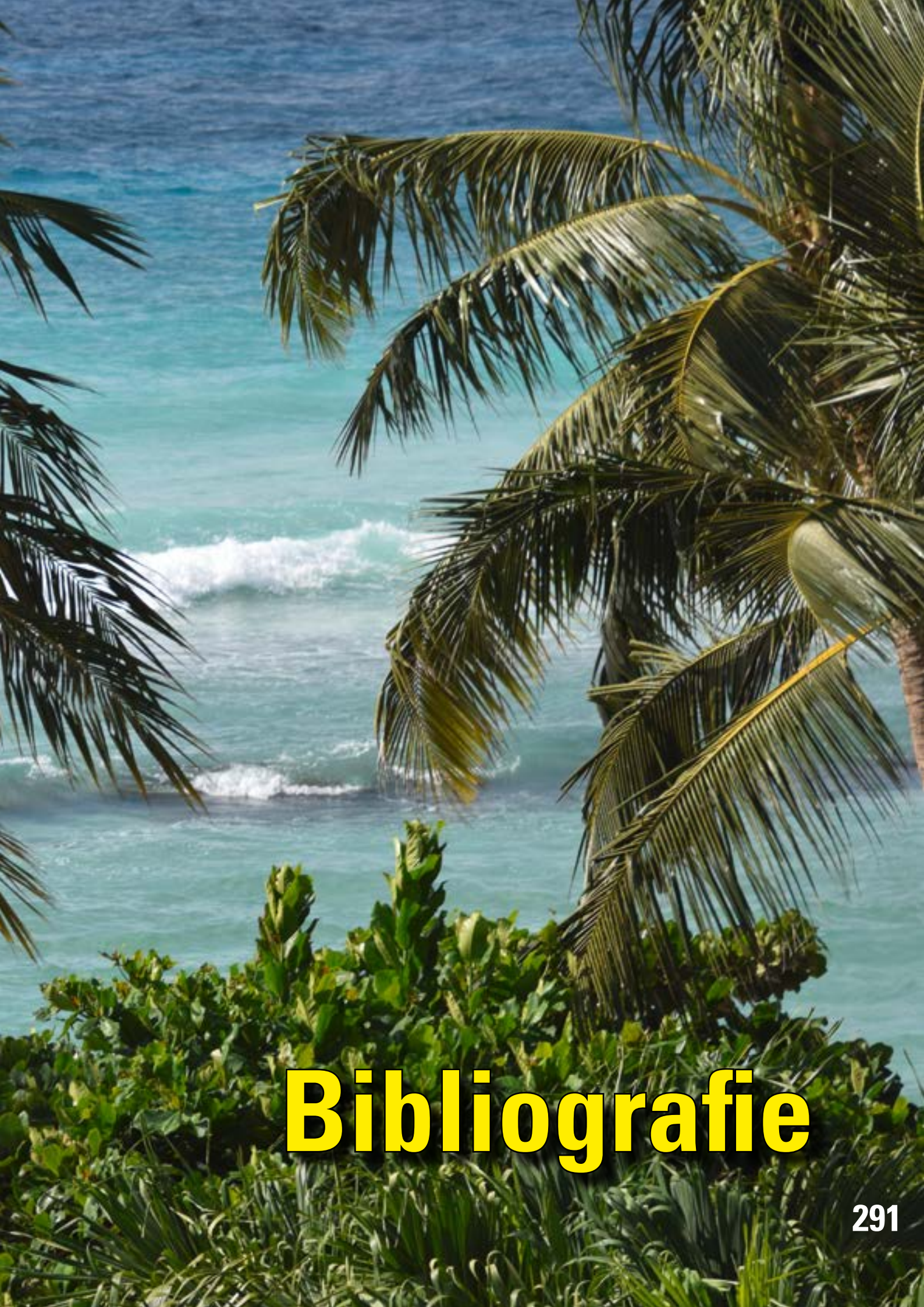
Und dann der Sand. Er ist weiß, angenehm temperiert, man geht wunderbar weich wie auf einem Teppich auf ihm. Und der Sand geht vom Ufer nahtlos ins Wasser und damit lockt er einen so richtig ins Wasser. Und das Wasser ist warm, umschmeichelt den Body und hält einen lang fest. Wenn man dann das Meer wieder verlässt ist das wie das Aussteigen aus der Badewanne: Die Finger sind aufgeweicht, der Körper total entspannt und man freut sich auf das warme Erholen auf der Liege unter dem Sonnenschirm. Oder auf einen Drink oder eine kleine Erfrischung.

Strand an unserem Hotel

Man glaubt es kaum – fünf Minuten später wurtde es dunkel und es kam ein heftiger tropischer Regenguss

Abendstimmung vor dem Tag des Rückflugs

Küste beim Coconut-Hotel Barbados in der Nähe von Bridgetown



Bibliografie

Index

A

Abendstimmung (Abreise) 288
Admiral Nelson (Teneriffa) 97
Alter Hafen Bridgetown 264
Ambiente 184
American Bridge Company 8
Anker 170
Ankerspill 168
Asfi (Safi) 89
Atrium 213
Auditorio de Tenerife 97, 106, 108ff
Aussichtspunkte (Lissabon) 16
Azulejos 22

B

Bahnhof Lissabon-Oriente 22
Barbadische Küche 268
Barbados 234
Barbados Tuk Band 268
Bark/Barkentinen 70
Barkentine „Star Clipper“ 73
Barkentine „Star Flyer“ 73
Bark „Gorch Fock“ 75
Bark „Statsraad Lehmkuhl“ 75
Belegnägel 173
Besansegel 71
Beschreibung vnd Contrafactur der vornembster Stät der Welt 89
Bibliothek 190
Bordprogramm 1
Bridgetown 234, 236
Bridgetown (Barbados) 3
Britische Empire (Barbados) 274
Brücke 218
Bugspriet 164
Bunte Segel 197

C

Canarias 96
Captain Nemo Lounge 1
Carl Ferdinand Laeisz 63
Catedral Sé Patriarcal 21
Chamberlain Bridge 237, 264
Constitution River 234

D

Dinner 211
Dinner mit George W. 276
Donkey Man 269
Donnerbalken 277
Dreimastbark 70
Drillplatz 270

E

Eléctricos de Lisboa 13
Evangelien-Orgel 21
Expo 98 8, 13, 22

F

Festival de Música de Canarias 106
Festungen (Barbados) 274
Fischindustrie (Marokko) 88
Fitnessraum 216
Flagge (Barbados) 234
Flaggenregal 219
Flying-P-Liner 63
Franziskanerkloster (Teneriffa) 97
Frischer Fisch 266
Frühstück 211
Fünfmastbark „France“ 63
Fünfmastbark R. C. „Rickmers 63
Fünfmastvollschiff 71
Fünfmast Vollschiffe 63

G

Gaffelsegel 71
Gare do Oriente 22
Gekachelte Bilder 22
George Washington House (Barbados) 272
Golden Gate Bridge 8
Grapefruit 278
Großsegler 61, 79, 87
Guthabenkarte 13

H

Himmel über dem Atlantik 231
Höchstgeschwindigkeit 208
Hochzeit 225

I

Innovativste landwirtschaftliche Techniken 274

K

Kabinen Commodore-Deck 192
Kapitän 150, 176, 179
Karibik 234
Karibikstrände 284
Kartentisch 219
Keramikindustrie (Marokko) 88
Kirchen (Teneriffa) 97
Klipper 71
Kolonialarchitektur 234
Krähennest 162
Krähennester 1
Kreuzfahrtdirektorin 150
Kulturstadt (Teneriffa) 96

L

Lebensart, barbadische 268
Leinenarbeit 178
Lissabon (Portugal) 2
Lopo Fernandes Pacheco 21
Lunch 211

M

Manuelinik 36
Maschinenraum 210
Masten (Bezeichnung) 148
Meerblicke 220
Metropolitano de Lisboa 13
Miradouros 16
Miradouro santa luzia restaurante 16
Mother Sally 269
Muddah Sally 269
Museen (Teneriffa) 97
Museum der schönen Künste (Teneriffa) 97

N

Nachbau der Preussen 65
National Heroes Square (Barbados) 234
Navigationsoffizier 219
Nelson-Denkmal (Barbados) 234
Nidhe Israel 234
Nidhe Israel Synagogue (Barbados) 234

O

Oceanário de Lisboa 8
Olaudah Equiano (Barbados) 273

Orgeln Kathedrale Lissabon 21
Orquesta Sinfónica de Tenerife 106
Ozenarium, Ozeane, Erbe für die Zukunft 22

P

Park der Nationen 22, 26, 35
Parliament Building (Barbados) 234
Parque das Nações 22
Passatwind 206
Pferderennbahn 234, 271
Plätze (Santa Cruz Teneriffa) 97
Ponte 25 de Abril 8
Ponte Vasco da Gama 8
Portimao (Portugal) 2, 79, 87

R

Rahsegel 63
Rahsegler 71
Reiseverlauf 2
Restaurant 184
Rettungsübung 222
Royal Clipper 63, 65

S

Safi Hafen (Marokko) 88
Safi (Marokko) 2, 87, 88
Salve Regina 227
Santa Cruz de Tenerife 2, 95, 111
Santiago Calatravas, Architekt 107
Schiffsrestaurant 1
Schonerbark 70
Seekarte Lissabon - Barbados 4
Seetag (Atlantik) 2
Seeweg nach Indien 88
Segel bergen 174
Segelfläche 148
Segelmacher 180, 183
Segelplan 71, 148
Segelplan (Überblick) 148
Segelriss 183
Segelroute 2
Segelschulschiff „Juan Sebastián de Elcano“ 74
Segelschulschiff „Mir“ 74, 76
Segeltagebuch 111
Segelyacht SY „A“ 75
Shaggy Bear 269
Siebenmastgaffelschoner „Thomas W. Lawson“ 63
Sklaverei (Barbados) 273, 274
Stammkneipe in Lissabon 16
Sternbilder, Sternenhimmel 231
Sterne beobachten 228
Steuermann 176
Stiltman (Stelzenmann) 269
Strand 284
Straßenbahn (Lissabon) 13

T

Tajines 91
Teakdeck 185
Tejo, Tejomündung 8, 22, 112
Teneriffa 96
Tischtennisturnier 214
Tram Nr. E 28 12, 16
Traumschiff 225
Tunnel (Barbados) 282
Tzaffin (Safi) 89

U

Überführungsfahrten 1
Uhrturm und Garnison 270
Umrechnung Meile in Kilometer 208

V

Vasco da Gama 88
Verteidigungs- und Wassertunnel 282
Viermastbark, Viermastvollschiff 70, 71
Viermastbark „Kruzenshtern“ 73
Viermastbark „Sea Cloud I“ 72
Viermastbark „Sea Cloud II“ 72
Viermastbark „Sedov“ 72
Viermastbark „Unión“ 73
Völkerkundemuseum (Teneriffa) 97
Vollschiff 71
Vollschiff „Amerigo Vespucci“ 74
Vollschiff „Preußen“ 63

W

Wahoo-Fisch 266
Waterfront (Bridgetown) 264
Weiße Sandstrände 284
Windjammer 70
Windpresser 70

Z

Zürich 2

Webseiten

Reiseveranstalter und Hotels
- www.boehringer.website
- www.swiss.com
- www.airfrance.de
- www.condor.com
- www.star-clippers.de
- www.hotel-mundial.pt
- www.radisson.com/st-michael-hotel-bb/brbbbds

Segeln und Segelschiffe
- www.esys.org
- www.star-clippers.de
- https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_ größten_Segelschiffe_der_Welt
- www.windjammer-museum.de
- www.hanse.de/schiffe.html
- www.tallshipfriends.de
- www.schiffe-und-mehr.com
- www.tallshipfriends.de
- www.grosssegler-reisen.de
- www.geo.de/reisen/community/reisebericht/533811/1/Windjammer-segeln
- www.diekreuzfahrtberaterin.de/windjammer/
- www.sailing-classics.de
- www.syg.de
- www.geo.de/reisen/community/reisebericht/533811/1/Windjammer-segeln
- https://windjammer-weltweit.de
- www.grosssegler-reisen.de

Lissabon und Sintra (Portugal)
- www.cm-lisboa.pt > Homepage der Stadt
- www.lissabon.org
- www.lissabon.com
- https://wikitravel.org/de/Lissabon
- www.visitlisboa.com/de
- www.sueddeutsche.de/thema/Lissabon
- http://ferndurst.de/4-tage-lissabon-geheim-tipps-kurztrip
- www.22places.de/lissabon-insider-tipps
- www.lisboacard.org/de
- www.orangesmile.com/reiseinfos/lissabon/ausfuhrliche-karten.htm
- www.city-tourist.de/Lissabon-Oeffentliche-Verkehrsmitttel.html
- www.oceanario.pt/en
- www.zoo.pt
- www.skyscanner.de/nachrichten/die-10-schoensten-sehenswuerdigkeiten-lissabon
- www.lissabonline.de
- www.pasteisdebelem.pt
- www.mosteirojeronimos.pt
- www.mirror.beradocollection.com
- www.mude.pt
- www.club-de-fado.com
- www.bairoarte.com
- www.luxfragil.com
- www.museu.gulbenkian.pt
- www.heritage.pt
- www.jeronimos8.com
- www.bicadosapato.com
- www.quintadosfrades.com
- www.restaurantefidalgo.com
- www.tivolihotels.com (Sintra)

Portimao (Portugal)
- www.jf-portimao.pt
- www.vivaportimao.pt
- www.beach-inspector.com/de/c/portimao
- http://de.algarve-portal.com
- www.portimaouncovered.com
- http://portu.ch
- www.hot-map.com/de/portimao
- www.tripadvisor.de/Restaurants-g189120-Portimao_Faro_District_Algarve.html
- www.museudeportimao.pt

Sagres (Portugal)
- www.jf-sagres.pt
- www.algarve-pur.de/cabo-vicente
- www.faros.pt/en
- www.komoot.de/highlight/218308
- www.portugal-live.net/D/places/sagres.html

Safi (Marokko)
- www.safi-ville.com
- www.nzz.ch/der-abfallkuebel-marokkos-1.18260836
- www.marokko-und-urlaub.de/safi.htm
- www.geo.de/reisen/community/bild/256107/Safi-Marokko-Medina-von-Safi
- www.go7seas-kreuzfahrten.de/safi
- www.easyvoyage.de/marokko/safi
- www.kreuzfahrtberater.de/hafen-h226-safi
- https://theculturetrip.com/Africa/morocco/safi/medina/
- www.terremaroc.com/article-safi-rubrique-_22.html

Keramik in Safi
- www.shuruk.de/html/safi.html
- www.etsy.com/de/market/safi_keramik
- http://www.visitmorocco.com/de/safi-ist-die-t%C3%B6pferei-kein-handwerk-sondern-eine-kunst
- https://riads-marrakesch.de/shopping-keramik-geheimtipp

Bleigehalt von Keramikglasuren (Test)
- www.tajinewelt.com
- www.tajine-kaufen.com/know-how/vorsicht-beim-kauf-einer-glasierten-tajine-im-urlaub/

Santa Cruz de Tenerife (Spanien)
- www.santacruzdetenerife.es
- www.tenerife.es/portalcabtfe/de
- www.gobiernodecanarias.org/istac
- www.insel-teneriffa.de/santa-cruz-de-tenerife.php
- www.teneriffa-news.com
- www.land-ahoi.de/teneriffa-santa-cruz-de-tenerife
- www.todotenerife.es/de/
- www.kanaren-virtuell.de/teneriffa_2/orte/santa_2.htm
- www.webtenerife.de
- www.portal-de-canarias.com/html/stadtplan_santa_cruz.html
- https://auditoriodetenerife.com/es/
- www.kanarenzeit.de/teneriffa/sehenswuerdigkeiten/auditorium/

Barbados (Barbados)
- www.agriculture.gov.bb/agri
- www.foreign.gov.bb
- www.gov.bb
- www.accessbarbados.com
- www.faszination-karibik.de
- www.travelbook.de/ziele/laender/top-reiseziel-die-besten-reisetipps-fuer-barbados
- https://globetrotter.expedia.de/barbados/
- www.dieweltruft.de/nordamerika/karibik/barbados/370-erlebnis-barbados.html
- www.andromedabarbados.com
- www.visitbarbados.org/de
- www.funbarbados.com/sights/george_washington_house_museum.cfm
- http://gwpapers.virginia.edu/tag/barbados
- www.easyvoyage.de/barbados/die-alten-anwesen-333
- www.urlaubsguru.de
- https://de.wikivoyage.org/wiki/Barbados

Rum und Zuckerrohr (Barbados)
- www.rumundco.de/rum-herstellung-zuckerrohr
- www.southseasrum.com/bottle.html
- www.visitbarbados.org/de/erfahren-sie-die-geschichte-des-%C3%A4ltesten-rums-der-welt

Friedrichshafen
- www.friedrichshafen.de
- www.ailingen.de
- www.bodensee.eu/de/was-erleben/bodensee-highlights/erlebniskarten

Letzte Seite – Departure Beach

Check-in, chill-out

Im Liegestuhl sitzen und eine letzte Runde im Atlantik schwimmen, bevor der Flieger aufgerufen wird?

Das geht am **Departure Beach** auf Barbados. Auf der Karibikinsel hat Virgin Holidays die weltweit erste Abflug-Strandlounge eröffnet.

Mit Liegen, Handtüchern, Sonnenschirmen, Wi-Fi, Strandbar, Duschen und Lunch. Das Gepäck wird eingecheckt, der Boarding-Pass ausgedruckt und im Shuttle geht es zum Flughafen.

Praktisch: Es gibt eine Tasche für die nasse Badehose. Hier darf sich der Flieger durchaus mal verspäten! Die Preise sind moderat: 25 Dollar für Erwachsene, Kinder bezahlen 18 Dollar.

Und hier die Buchungsmöglichkeiten, um dieses derzeit einmaligen Angebot zu Buchen:

- Rufen Sie in Barbados die Nummer 0333 305 1769 an oder besuchen Sie den örtlichen Virgin Holidays-Laden am Flughafen
- Oder nutzen Sie den unten aufgeführten LinK: https://www.virginholidays.co.uk/destinations/caribbean/barbados-holidays/departure-beach?utm_source=Uberall&utm_medium=Website_link
- Oder die Webseite aufrufen und den etwas versteckten Beach suchen: www.virginholidays.co.uk > Destination Karibik > Barbados > **Departure Beach** > Buchen

Leider haben wir diesen Artikel in der Schwäbischen Zeitung zu spät entdeckt – wir konnten den Strand und das Angebot nicht nutzen. Aber vielleicht kommen wir nochmal dort hin...

Ein toller Tipp für die Zeit vor dem Abflug: Departure Beach am Flughafen Barbados

Kalender Format DIN A3 für das Jahr 2020 mit Motiven der Atlantiküberquerung

2020