



Mit Sack un Pack no Schpanien,
weil ett do ja nitt vill kooss.

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



Kleiner Nachtrag zur der Straße von Gibraltar und unserer Passage:



Sie ist recht schmal, nur etwa acht Meilen trennen die beiden Kontinente. Gegenüber des Rocks, auf marokkanischer Seite westlich der spanischen Enklave Ceuta, steht die afrikanische Säule des Herkules, Tschebel Musa, mit 840 m Höhe fast doppelt so hoch wie die europäische Säule. In der Antike galt diese Gegend lange als Ende der Welt, andererseits haben die Phönizier sie bereits durchfahren und Städte wie Gades (Cadix) und Tingis (Tanger) gegründet, ja, sie sollen sogar die „Holzinsel“ Madeira gekannt und Zinn aus Cornwall geholt haben.

711 n.Chr. setzten die Mauren über und begannen einen großen Eroberungsfeldzug, der erst in Frankreich gestoppt wurde.

Aber sie herrschten bis Mitte des 15. Jhd über weite Teile der iberischen Halbinsel und beeinflussten das Leben, die Kultur und die Architektur stark. Gibraltar ist nach einem maurischen Feldherrn benannt, Tarik ibn Ziyab, der auch die strategische Bedeutung des Felsens erkannte, und der Name Gibraltar ist die verballhornte Bezeichnung für „Felsen des Tarik“.

Das Befahren der Straße ist etwas tricky. Zum einen gibt es hier in der Regel nur West- oder Ostwind, wegen der Düse etwa 2 Windstärken mehr als im Umland. Zweitens gibt es erhebliche Strömungen, die bis

zu fünf Knoten ausmachen können. Neben dem Gezeitenstrom läuft ein breiter, bis zu etwa 40 Meter tief reichender Oberflächenstrom Richtung Mittelmeer, der das Wasserdefizit ausgleicht, das im Mittelmeer entsteht, weil die Flüsse nicht so viel Wasser nachliefern, wie verdunstet. Unterhalb dieses Oberflächenstroms gibt es aber einen Strom, der entgegengesetzt fließt. Angeblich haben die Phönizier diesen Strom bereits für Fahrten in den Atlantik genutzt, indem sie schwere Segel in diesen Strom versenkten, die sie westwärts zogen. Und wer „Das Boot“ kennt, weiß, dass der Kaleu denselben Strom nutzte, um nach seinem vergeblichen Durchbruchversuch wieder in den Atlantik zurück zu kommen.



Das alles ist nice to know, hilft uns aber nicht weiter. Nun, wir haben ja auch nicht die schwierigere Passage aus dem MED raus vor uns, das die Alten, ordentlichen Wind vorausgesetzt, nur in zwei Tiden schafften, und die auch heute noch eine sorgsame Törn-Planung erfordert. Nein, wir hatten den einfachen Weg rein, passend mit Wind und Tidenstrom, und somit war uns auch die markante Straße von Gibraltar, ähnlich wie in den letzten Saisons die Straßen von Messina oder Bonifazio, der Alderney Race oder Kap Finisterre, mal wieder freundlich gewogen. Etwas rumpelig, aber eine Rauschefahrt! Ohne Orcas.

Gibraltar wurde im Friedensvertrag von Utrecht 1713 von Spanien an England abgetreten und ist seither eine englisches Enklave – auch wenn Spanien sie seit Urzeiten wieder für sich beansprucht; irgendwie zu Recht, was haben die Briten heute noch da verloren? Andererseits wäre es dann nur konsequent, wenn die Spanier Ceuta an Marokko abträten. Wie auch immer, The Rock ist viereinhalb Kilometer lang, einkomma-drei breit und 425 Meter hoch. Von den 35.000 Gibraltanern sind etwa je ein Viertel Briten und Spanier.



Dienstag 19. bis Freitag, 22. April; Barbate - Gibraltar

Bis zur ersten Sichtung des Felsen von Gibraltar handelte ja bereits der letzte Bericht; wir erreichen Gibraltar um halb vier, werden wegen gastierender U-Boote von der WaschPo mit Blaulicht zur nördlichen Einfahrt des Hafenbeckens umgeleitet - man blieb in der Nähe für den Fall zivilen Ungehorsams. Dann laufen wir in die Queensway Kay Marina ein, direkt in der Stadt.

Gibraltar, die besondere lokale Mentalität, die Menschen, der Rock, hat alle unsere Klischees aufs Beste bedient. Angefangen vom Sonnenuntergang über der Bucht. Schon in der Marina werden wir sehr britisch höflich und hilfsbereit empfangen, und: Man spricht englisch, in Spanien bislang die absolute Ausnahme.



Der Marinero - er spricht mich mit Sir an; zuerst dachte ich, der Commodore stünde hinter mir! - ist extrem extrovertiert. Auf der Fahrt mit seinem e-Caddy zum Office lässt er mich an seinem gesamten Leben teilnehmen, in Stichworten, immer unterbrochen von munteren Grüßen in die Hafencafés: Heh, Baby, aren't you good looking today! Hi John, how was fishing? Und im Office: Hello everybody, I'm back home! Ein Sonnenstäubchen, wie er sagt, Resultat eines englischen Vaters und einer Mutter, die „local“ sei.

Die Bürokratie ist enorm, dieses Mal muss ich die Formulare selbst ausfüllen, in eine Computermaske, die manches Problem stellt. Was gibt man zB an, wenn der blöde Rechner Düsseldorf nicht als Heimathafen akzeptiert, weil kein Seehafen? Wir müssen sogar angeben, wie viel Alkohol wir an Bord haben, der Zoll mache Stichproben! Als würden wir Alkohol nach Gibraltar reinschmuggeln - aber es geht wohl eher um Drogen, die hier rein- und rausgeschmuggelt werden! Ich warte nur drauf, unterschreiben zu müssen, dass ich unterschrieben habe.

Eines aber ist sehr unbritisch: Der Hund kann einfach so einreisen, ganz im Gegensatz zu England. Und: Man fährt hier auf der falschen Straßenseite. Aus britischer Sicht. Deshalb ist an den Fußgängerüberwegen ein Hinweis auf die Straße gepinselt: Look left! Hier wird sogar in Pfund bezahlt - oder in Euro, dann aber zu einem halsabschneiderischen Wechselkurs, und das Wechselgeld kommt britisch.

Danke, wir zahlen mit Karte!



In der Stadt herrscht Trubel wie vor Corona, aber es gibt auch verschlafene kleine spanische Gassen.



Auf unserem Spaziergang kaufen wir nicht nur den preisgünstigen weil steuerfreien spanischen Brandy, sondern vor allem die Gibraltar-Flagge. Daran hatten wir bei der Reise-Vorbereitung nicht gedacht, aber man bekommt ein für die paar Tage ausreichend stabiles Fähnchen in jedem Touri-Andenkenladen. Dieses Mal mache ich den Flaggen-Maat.



Am nächsten Tag gehen wir's an, der Rock und die Affen warten. In der Stadt hatte man bereits vielfältig versucht, uns eine Taxifahrt hoch zum Felsen samt geführter Rundfahrt anzudienen. Nicht nur angesichts der ungewöhnlichen Preisgestaltung (man zahlt nicht pro Taxi, sondern pro Person, und zwar 50 Euro) verzichteten wir auf die Touri-Version des Besuches und missachteten sogar den Hinweis am Taxistand „Cable Car closed“ – seit Trump sind Fake News immer gern genutzt. Mit der Seilbahn geht's hoch, 400 Meter in 12 Minuten. Unterwegs haben wir eine atemberaubende Sicht auf die Stadt und die Bucht von Gibraltar.

Die ersten Affen warteten schon an der Bergstation. Es sind Berberaffen oder Makakken, die ursprünglich wohl von den Mauren aus Afrika mitgebracht worden sind und hier die einzige europäische Kolonie bilden. Andere Quellen weisen darauf hin, dass es Berberaffen früher auch schon in Europa gegeben habe, und dass die Affen von Gibraltar deren Nachfahren sein könnten. Die Legende geht, dass Gibraltar so lange britisch bleibt, wie die Affen auf dem Felsen leben. Dieser kleine hoffnungsvolle Aberglaube geht auf eine Erzählung zurück, derzufolge die Tiere Ende des 18. Jhd bei der Belagerung von Gibraltar mit lautem Gezeter vor einem Nachtangriff der feindlichen Spanier und Franzosen gewarnt hätten.



Briten neigen offenbar dazu, das Schicksal des Landes an irgendwelche Viecher zu knüpfen: So sind für den ordnungsgemäßen Erhalt des Towers, der Monarchie und des britischen Reiches die Raben im Tower zuständig. Um die kümmert sich der Ravenmaster, der ihnen zur Dämpfung etwaiger Emigrationswünsche zweckmäßigerweise die Flügel stutzt. Beim Bestand der Affen wäre es einmal fast schief gegangen, als die Population, sei es durch eine Seuche, sei es durch Inzucht, im Bestand bedroht war. Es war Churchill, der sich nicht nur um Großbritannien, sondern auch um Gibraltar sorgte, indem er noch während des Krieges zwei Dutzend marokkanische Affen importieren ließ, die im Dienste Ihrer Majestät durch ihre Fortpflanzungsbereitschaft die Kolonie retteten.

Witzig und fast schon menschlich fanden wir einen Affen, der am Rand der Straßen hoch zum Gipfel saß, die Beine weit von sich gestreckt, interessiert Ausschau haltend – wir hätten ihm gern ein Kissen vorbei gebracht! Mit dem Autoverkehr kannte er sich aus und zog sicherheitshalber jedesmal die Beine ein.



Die Tiere leben nicht gänzlich wild, sondern sind an Menschen gewohnt und werden wohl auch - als sicherheitsrelevante Mitarbeiter - an speziellen Futterstellen versorgt. Aber sie sind sehr auf ihr Revier bedacht und betrachten das alles als ihr Reich, inklusive Touristenrucksäcken, Handtaschen, Sonnenbrillen etc, derer sie sich nicht nur mit Charme zu bemächtigen suchen. Deshalb, und auch weil sie manchmal allzu große Nähe nicht mögen, kommt es immer wieder zu Verletzten durch Affenbisse. Obwohl eindringlich und ausführlich erklärt und bebildert vor falschem Verhalten gewarnt wird, fassen manche Touristen sie an, und die Taxifahrer - Wettbewerbsvorteil gegenüber der Seilbahn - ermuntern, den Affen die Faust hinzuhalten, damit die in Erwartung von Leckerlis dagegen klopfen. Das klappt meistens, etwas gelangweilt tun die Affen diesen komischen Touris den Gefallen, aber ich kann es keinem Affen verdenken, wenn er bei der zehnten Verarsche mal unfreundlich wird.



The Rock hat noch weitere Sehenswürdigkeiten, zB die Tunnel, mit der die Armeen vergangener Jahrhunderte den Felsen uneinnehmbar gemacht haben; links 18., rechts 20. Jahrhundert. Fortschritt!



Und dann ist da noch der Flughafen von Gibraltar, an der schmalsten Stelle zur spanischen Seite hin und seit den 80er Jahren auch von der spanischen Seite aus benutzbar. Kurios, dass quer über die Start- und Landebahn die Straße zwischen Gibraltar und La Linea / Spanien führt, weil die Piste die gesamte Breite der Landverbindung beansprucht. Ergo wird der Verkehr bei jeder Flugbewegung kurzfristig angehalten.



Eine überaus britische Zeremonie haben wir uns nicht nehmen lassen: Die Tea Time. Wer sich jetzt ein Tässchen Tee mit einem Plätzchen dazu vorstellt, irrt gewaltig. Dieser afternoon tea ist eine vollwertige Mahlzeit, kredenzt mit einem Kannchen Tee - na ja, muss ja wohl - und in unserem Fall Cava, dem hiesigen Schaumwein, unlimited. Wird gerne angenommen! Das Essen wird auf einer Etagere gereicht, ganz unten Sandwiches jeglicher Geschmacksrichtung, darüber Scones (feste, süße Brötchen) mit Clotted Cream (Rahm, ähnlich Mascarpone), Erdbeermarmelade und Lemon Curd. Den Abschluss bilden verschiedene Nachspeisen, Plätzchen und Pralinen.

Danach passt 24 Stunden lang nichts mehr rein!

Samstag, 23. April; Gibraltar - Marbella

Bevor wir loslegen, geht's erst noch mal rüber in den Hafen direkt am Flughafen, steuerfrei tanken; wir sparen 80 Cent pro Liter, das lohnt sich bei unseren Tanks. Dann fahren wir raus aus der Bucht, runden den Europe Point und lassen The Rock hinter uns.



Der nächste Stop ist Marbella, seit den 60ern eine der spanischen Touri-Destinationen, überhaupt. Der Marinero weist uns einen Liegeplatz zu, zu dem gute 15 Knoten Wind von der Seite kommen. Wir versuchen es, aber in Verbindung mit schon vorgeheizten Mooringleinen, anders gesehen übelsten Schraubenfängern, und beharrlichen Weigerungen des Marineros, die Luvleine zuerst anzunehmen, brechen wir ab und fragen nach einem anderen Platz. Joh, wär wohl möglich, meint er und zeigt einen Platz, auf dem der Wind exakt von vorne kommt. Wir parken ein, er hat nicht die Qual der Wahl, welche Leine er auf keinen Fall zuerst annehmen sollte, wir haben keinen Wind im Cockpit, alles gut: Warum nicht gleich so!

Exkurs zu (vielleicht nicht nur) spanischen Marineros: Sicher sind das alles keine Segler, sondern ungelernzte Kräfte, denen kein Mensch je gezeigt hat, welche Punkte der anlegende Skipper zu berücksichtigen hat, was Leinenarbeit ist, ja noch nicht mal ordentlich belegen ist geläufig - lieber baut man Türmchen, je höher, desto fest. Alles nicht so schlimm. Schlimm ist, das sie in der Meinung, sie kennen sich und den Hafen am besten, absolut resistent gegen Bitten und Anweisungen sind. Ärger und Exkurs aus!



Marbella und seine durchgängig Hotel-Hochhaus bebaute Küste spricht uns genau so wenig an wie die hier übliche Touristenbespaßung inkl. zwanghaften Gut-Drauf-Seins. Betrachtet man die unendlichen Betten-burgen und die endlichen Strandflächen, dann behaupte ich mal ketzerisch, dass man am Strand ja schon fast gezwungen übereinander liegen muss - was dem Gut-Drauf-Sein ja nicht nur schon vom Wortspiel her dienlich sein mag. Aber mit der Strandpromenade hat man sich echt Mühe gegeben, sie lädt uns zu einem langen Spaziergang ein.

Überhaupt ist heute ein trauriger Tag, Marys Vater ist gestorben. Der alte Herr war schon länger krank, aber es tut weh, wenn es so kommt, wie es kommen muss. Mary plant ihre Reise um: Statt in 10 Tagen nach Griechenland zu fliegen, um mit ihren Freundinnen ein paar Wochen auf PLATYPUS zu segeln, bucht sie den ersten Flug nach Deutschland, der – es sind Osterferien – noch Platz hat und Hunde mitnimmt.

Sonntag, 24. April; Marbella – Benalmadena

Die Küste der sonnigen, deshalb Costa del Sol ist nahezu lückenlos mit Bettenburgen zugepflastert. Ich verstehe nicht, wie man hier die „schönste Zeit des Jahres“ verbringen kann.



Aber wie schon eingangs die Bläck Föös singen (für nicht Rheinländer: Eine angesagte kölsche Mundart-Band): Schpanien? OLE! Mit Sack un Pack no Schpanien, weil ett do ja nitt vill kooss. Na ja, der Urlaub mag billig sein, zumal wenn all inklusive. Ich finde, für die Spanier ist es teuer, denn Spanien verkauft sich hier selbst. Verständlich, dass ein armes Land vom Tourismus was abkriegen will, aber die Spanier haben Form und Maß vollständig verloren. Interessanterweise steht dem ein sehr spezieller spanischer Stolz entgegen: Man spricht spanisch. Punkt! Tourismus hin, internationale Seehäfen und Marinas her. Ich habe mehrfach in den Marinas darauf angesprochen, und: Man sähe nicht ein, warum. Man sei in Spanien, mögen die Touristen doch spanisch lernen. Und das in einem Land, das den Massentourismus quasi erfunden hat. Für mich nicht so schlimm, ich habe mir die wichtigsten Sätze rausgeschrieben, aber frequent kommt es zu – wie sagt man doch so schön – Interpretationsdiskrepanzen. Ein typischer Funkverkehr läuft so ab:

„Buenos dias! Perdoneme, no hablo espanol, habla usted ingles?“ Wird zu 80% mit „No“ beantwortet.

„Hablo solo unas pocas oraciones preparados. Nos gustaria un amarre por una noche para un catamaran de once et medio metros de largo y seis et medio de anco. Es eso possible?“ Wird zu 80 % beantwortet mit einem flotten Schwall RRRR-gerollter Wörter, dem der Frager - oraciones preparados! – keinerlei Bedeutung abgewinnen kann, selbst nicht, wenn der Schwall wiederholt wird, wobei auch die ansteigende Lautstärke des Vortrages sich nicht als zweckdienlich erweist.

„Perdoneme, no hablo espanol! Es possibile, si o no?“ wird zu 80% mit beleidigtem Schweigen quittiert; offenbar habe ich mich bei den stolzen (gern etwas mimosenhaften) Spaniern im Ton vergriffen. Perdonemel!



In Benalmadena hat der Tourismus in den 60ern Einzug gehalten, man hat schöne Strände. Der Ortsname stammt wohl vom Maurischen ab, und diesen Einfluss hat man in der riesigen Marina architektonisch wieder aufgegriffen. Wir liegen in der Einfahrt gegenüber dem Marina-Office. Auf Katamarane ist man nicht eingestellt und weist ihnen gerne irgendwelche Plätze an der Einfahrt oder dem Meldesteiger zu. Zum Office rund um die Marina ist es ein guter Kilometer – oder 75 Meter Dingi-Fahrt auf dem Direktweg.

Wir sind da gar nicht böse, hier haben wir Ruhe und gucken nicht gegen Bordwände, können nach dem Rumsitzen unterwegs auf dem Weg zum Office mal ordentlich Schritte sammeln.



Unterwegs nehmen wir noch als Zuschauer an einem Powerboot-Rennen jenseits der Mole teil. Aus ökologischer Sicht sicher nicht wünschenswert, so ist es doch beeindruckend, wie die jeweils Zweimanncrews das Boot bewegen. Der eine steuert, der andere kümmert sich um die Technik, z.B. darum, dass die Schraube bei den mehr oder minder langen Flügen nicht überdreht.



Montag, 25. April; Benalmadena - Motril

Am nächsten Morgen um sechs steht das Taxi vor dem Boot, Mary muss zum Flieger, und ich segle alleine weiter. Einhand unterwegs kenne ich ja schon vom SCHWÄLBCHEN, aber die SCHWALBE ist doch ein anderes Kaliber. Die zubbelt man nicht mal eben an den Steg, da heißt es: Überlegt fahren! Na ja, unterwegs ist es wohl machbar, und im Hafen ist ein Kat ja leicht zu handeln. Bin gespannt, aber wait&see!

Nach Marys Abreise ist es noch früh am Morgen, ich kann mir also ein große Etappe vornehmen. Das ist auch gut so, ich habe Termine auf Formentera und auf Mallorca. Die Küste ist eher uninteressant; riesige Treibhäuser sind neben die Bettenburgen getreten. Sicher gewinnbringend, aber landschaftlicher Totalausverkauf!



Zwischenetappe Motril, eine Industrie- und Handelsstadt mit entsprechend riesigem Hafen. Hafen und Stadt sind uninteressant, einzig der Empfang im Club Nautico ist nett. Es ist nichts los, sogar die Club-Gastronomie ist leider heute - wegen Montag - geschlossen.



Dienstag, 26. April; Motril - Almerimar

Unterwegs wechseln sich beeindruckend mächtige Felsformationen wie das Cabo Sacratif ab mit beeindruckend hässlichen Treibhauslandschaften. Na ja, man kann ja nicht die ganze Küste mit Bettenburgen verschandeln, ein wenig Abwechslung muss schon sein. Ich glaub, Spanien ist nicht mein Land!



Die Marina in Almerimar ist riesig, sicher auch perfekt ausgestattet, Werften und Schiffsausrüster, Cafés und Restaurants lassen keine Wünsche offen. Sie ist auf dem Reißbrett entstanden und in die Retortenstadt Almerimar reingebaut worden.

Beim Abendspaziergang mit Boote-Gucken fällt mir die LA GIOCONDA auf, eine alte Amel Sharki; ich kenne das Boot und das schweizer Eignerpaar von meinen Törns rund Sizilien, wo wir uns 2017 ein paar mal über den Weg gelaufen sind und einige nette Abende verbracht hatten. Esther und Giancarlo sind zwischenzeitlich auf den Azoren und Madeira gewesen und jetzt wieder unterwegs nach Sizilien. Wir verbringen wieder einen unerwartet netten Abend und verabreden uns für November in Ragusa oder Licata.

Mittwoch, 27. April; Almerimar - Almeria

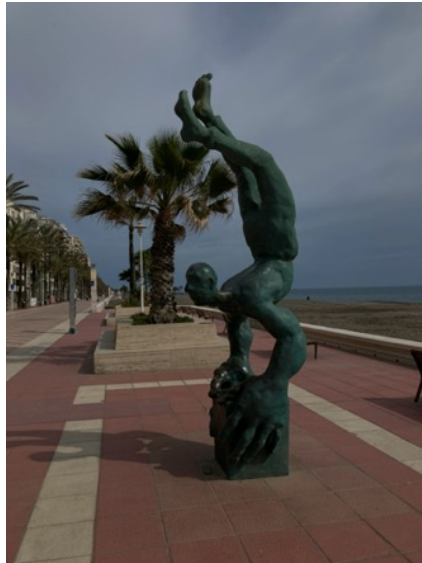


Ach, dieser hochgelobten Costa del Sol kann ich nicht viel abgewinnen, auch Almeria nicht, von den

Arabern liebevoll Al Meriah getauft, Spiegel des Meeres. Sicher ist da auch mein etwas hastiger Reisetil mit schuld, schon fast Überführungsmodus. Ein Freund feiert am 5. Mai Geburtstag auf Formentera, ich muss am 10. in Palma sein, Aufmaß nehmen lassen für die Steuerstand-Kuchenbude, die bis zum 24. produziert und montiert sein muss, denn dann kommt Freund Ralf an Bord, um mich bis Sardinien zu begleiten, von wo aus ich zur Hochzeit meiner Nichte nach Brüssel muss - dass die aber auch mitten in der Saison heiraten muss! So was Stures! Ich bin weit entfernt von meinem idealen Stil des Segel-Reisens.

Zumindest die palmen-gesäumte Promenade ist nett.

Und auch einige kleine Kunstwerke auf der Promenade. Hat man je jemanden genüsslicher – und ein wenig selbstgefällig? – lesen gesehen? Möchte man jemandem mit diesen Händen in eben jene fallen, von den Popeye-Unterarmen mal ganz abgesehen? Und Homer im (aus dem) Sand kommt auch ganz gut!



Donnerstag, 28. April; Almeria – Garrucha

Für den späten Vormittag ist starker Regen und Gewitter angesagt, deshalb plane ich nur einen kurzen Sprung rüber nach San José. Aber, wie schon so einige Male, bekomme ich eine Abfuhr, man habe keinen Platz für Katamarane. Schon komisch, diese Gepflogenheiten mancher Marinas: Vor zwei Wochen hat man uns schon einmal Hochsaison-Preise abgefragt, drei Tage später konnten wir nicht in eine Marina, weil sie noch nicht geöffnet sei; manchmal ist kein Platz für Kats, geht man aber über die Stege, sieht man etliche freie Plätze. Aber will ich das mit den Marinagewaltigen diskutieren? Eher nein! Also weiter nach Garrucha, in der Hoffnung, dem Unwetter davon zu fahren.



Und tatsächlich, bis zum Cabo de Gata bleibt das Wetter schön über Land, und ich trocken. Aber Küste wie Himmel werden immer spannender.



Ich guck zurück und stelle fest: Ich bin keine Minute zu früh dran, hinter den Bergen zieht es sich feste zu, und es grummelt vernehmlich.



Aber alles geht gut. Bis Garrucha. Pünktlich zum Anlegen holt mich das Wetter ein. Ich hätte genauso gut ins Wasser springen können, so nass werde ich binnen weniger Minuten.

Kaum fest, hört der Regen auf! GRRR!

Im Hafen von Garrucha wird Zement verladen, in einem unglaublichen Tempo. Schwere Baulaster kommen wie an der Schnur gezogen, die Schlange ist permanent in Bewegung, ohne Abstände. Der Zement wird an

mehreren Stellen abgekippt, im Eiltempo, und sofort von riesigen Baggern und Caterpillars mit Ladeschaufeln, in die PKWs reinpassen würden, über Förderbänder ins Schiff verladen. Das Ganze nonstop, auch nachts, bis das Schiff voll ist; was nun wieder eine Zeit dauert, die Dinger haben wohl ne Menge Platz.



Freitag, 29. April; Garrucha - Alguilas / Marina Juan Montil



Weil die Küste keine geeigneten Ankerplätze bietet, nutze ich Marinas, und wegen der gern problematischen Liegeplatzsituation versuche ich natürlich, morgens schon telefonisch einen Platz klar zu machen. Nicht einfach, denn in der Hälfte der Fälle stimmen die Telefonnummern im Törnplaner ebenso wenig wie auf dem Plotter oder im Internet. Und dann die spanische Spezialität: Man ist nicht erreichbar, geht nicht ans Telefon.

So auch in Alguilas, ich erreiche die Marina erst von unterwegs aus, und: No catamaran. Na prima!! Immerhin bringt man mich auf die Idee, in einer kleinen, privat betriebenen Marina in der Nähe an zu rufen, die mir nach einem seglerisch schönen Kreuzkurs Unterschlupf gewährt. Der Ort selbst bietet nicht viel, da reißt auch die hoch gelegene Festung nichts raus; immerhin hat man sich mit der Promenade / in einem „Park“ Mühe gegeben.

Mittlerweile muss ich hauptsächlich römisch-katholisch anlegen. Hierzu hatten wir uns schon viele Gedanken gemacht, und machen uns die noch immer, was ich jetzt versuche darzustellen. Wen das als Nord- und Ostsee-Segler nicht interessiert, der springt weiter zum 30. und nach Cartagena.

Wir mussten uns also für das MED eine Pasarella alias Gangway kaufen. Welche? Wir fahren das Dingi an Davits, und so hängt es hinten einen knappen halben Meter über. Rechnet man die Treppen dazu, dann muss die Pasarella also ganz schön lang sein. Ein langes Brett, bei Nichtgebrauch an die Reling gezurrt, finden wir unpraktisch und -schön, also eine faltbare Pasarella. Im Mittelmeer-Forum finden wir ein

Angebot, eine Besenzoni, also Edelwerk, zweisechzig lang, Alu und Teak, mit einsteckbarem Handlauf. Am Fuß hat sie ein 26 mm Edelstahlrohr, das in eine Aufnahme auf dem Boot gesteckt wird, so dass die Passarella je nach Bedarf weiter links oder rechts an Land geschwenkt werden kann. Sie ist vorteilhafter weise fast neu im Look, aber gebraucht zu einem Bruchteil des Preises zu haben, den diese design-verrückten Italiener abzocken.

Wohin damit? Um verschieden hohen Molen flexibel begegnen zu können, legen wir uns auf eine der Badeplattformen fest, in halber Höhe zur untersten Stufe und dem Deck, außerdem recht weit hinten. Welche Seite? Auf unserer Backbordseite - im Gegensatz zur Steuerbordseite - kann man über die Badeplattform direkt ins Cockpit gehen, das wäre also erst mal die geeignetere Seite. Zumindest, wenn man in der Regel von Land aus kommt. Wir werden aber ähnlich oft ankern und also über das Dingi einsteigen, da wäre die Pasarella hinderlich; zudem ist backbords die Badeleiter montiert. Wir entscheiden uns für steuerbord, obwohl die Pasarella sich da den Platz mit unserem fest montierten Heckanker-Beschlag teilen muss.

Schon in Holland haben wir auf der Steuerbord-Badeplattform eine passende Aufnahme einlaminieren lassen, und in Barbate habe ich im wahrsten Sinne höchst-persönlich einen Block an den Mast oberhalb der Saling angebracht, um die Pasarelle vom Steuerstand bedienen zu können. Und so liegt sie dann da, zusammengefaltet, das Gelenk nach vorne gerichtet. Mary und ich hatten erste Versuche der Inbetriebnahme angestellt. Die hatten schon deutlich gezeigt, warum der Verkäufer die Pasarelle verkauft hatte: Sie ist arg schwer. Entsprechend muss man zupacken, wobei es fein zu dosieren gilt, wie weit man die obere Hälfte hochzieht, bevor man das Ganze ausklappt. Dabei, und speziell dann beim Absenken auf die Mole, schwenkt sie gerne und mit einiger Wucht mittschiffs. Klar, denn der Block hängt am Mast mittschiffs, der Aufnahmepunkt auf der Badeplattform liegt deutlich weiter außen. Wir überlegen, ob wir ein zusätzliches Edelstahlrohr anbringen lassen sollen, das die horizontale Bewegung unterbindet. Einerseits sinnvoll, andererseits einschränkend, z.B. wenn Elektrokästen just an der Stelle stehen, wo die Pasarelle hin soll. Wir vertagen die Sache und behelfen uns, binden den Fenderstep an einen Poller zum An-Land-Klettern, üben weite Sprünge zurück.



Single-handed verschärft sich die Problematik, ich muss noch mal nachdenken und -gucken, wie andere das machen. Die seitlichen Führungsleinen hatten wir schon gesehen, aber das hatte bei uns nicht geklappt. Nachdem ich kapiert habe, in welchem horizontalen und vertikalen Winkel die anzubringen sind, geht's besser. Dann muss ich auch die Leine, mit der man die Pasarelle hochzieht, umlegen vom Steuerstand nach backbord, so dass ich Leine und Pasarelle gleichermaßen nahe bin. Letztlich: Die Leine ist an einen Ring angeknüpft, von dem aus zwei dünnere Leinen über eine Spreizstange mit dem landseitigen Pasarellen-Ende verbunden sind. Diese beiden Leinen werden von der langen Führungsleine natürlich gleichermaßen stramm gezogen, was aber falsch ist, denn die äußere sollte strammer stehen und so das Einschwenken der Pasarelle mittschiffs verhindern.

So! Fäddich! Jetzt muss ich mich nur noch ein wenig im Pasarella-Bedienen üben, aber dann haben wir es ganz komfortabel. Vielleicht bald auch ohne dieses ganze Führungsleinen-Geraffel. Aber vielleicht wäre ein simples Brett doch besser gewesen?!

Samstag, 30. April; Marina Juan Montil - Cartagena

Bis Cartagena ist es nicht mehr so weit. Einmal rum um Cabo Cope, dann noch gute 15 Meilen.



Die Bucht von Cartagena ist riesig, der Hafen auch, er ist ein bedeutender Handelshafen und Marinestützpunkt. Er galt schon immer als einer der sichersten Häfen in der Gegend, und militärisch ist er durch Festungen auf beiden Seiten der Bucht geschützt. Schon der Phönizier Hasdrubal hat die ursprünglich iberische Siedlung - sie wurde schon von den Neandertalern bewohnt - als Militär- und Handelshafen ausgebaut, Hannibal startete 218 v. Chr. von hier seinen Italienfeldzug. Roms Feldherr Scipio Africanus hat die Stadt 209 erobert, sehr zum Vorteil Roms. Im Hinterland gab es reiche Silbervorkommen - bis zu 40.000 Menschen sollen im 6. Jhd in den Bergwerken gearbeitet haben.



Nach diversen Interregnen der Vandalen, Westgoten und Oströmer - was hatten die eigentlich hier verloren?! - gehörte die Stadt ab 758 zum Emirat Cordoba, bis sie von Jakob I. 1269 erobert und Aragon zugeschlagen wurde. Einhergehend mit ihrem Reichtum war Cartagena Objekt mancherlei Begierden. Die Stadt schrieb noch einmal Geschichte, weil sie sich der Franco-Diktatur bis 1939 widersetzen konnte.

Gleich an der Marina begegne ich einem Kreuzfahrtschiff der besonderen Art, dem Dreimaster Sea Cloud Spirit. 2021 fertiggestellt, bietet sie auf 138 m Länge und 17 m Breite 32 Kabinen, teilweise über 40 m² groß, meist mit Balkon. Am Wind hat sie gute 4000 m², und wenn das nicht reicht, noch reichlich PS.



Ich bin schon früh da, also mache ich einen Spaziergang zum Glas-Elevator, der mich 70 m hoch befördert zum Castillo del Conception aus dem 11. Jhd. Hier gibt es eine schmale Brücke zum gegenüberliegenden Amphitheater hin, auf dem einem ganz schummrig werden kann. Zur anderen Seite führt ein etwas breiterer Weg zum Berg hin. Von oben durch die gläsernen Zaelemente gesehen ein bemerkenswertes Bild.



Vor einigen Jahren fand man, bezeichnenderweise unter einer stillgelegten Stierkampfarena, ein römisches Amphitheater, das angeblich Kaiser Augustus gebaut und seinen Nachfahren geschenkt hat. Die Ausgrabungen und Restaurierungsarbeiten sind offenbar noch nicht beendet.



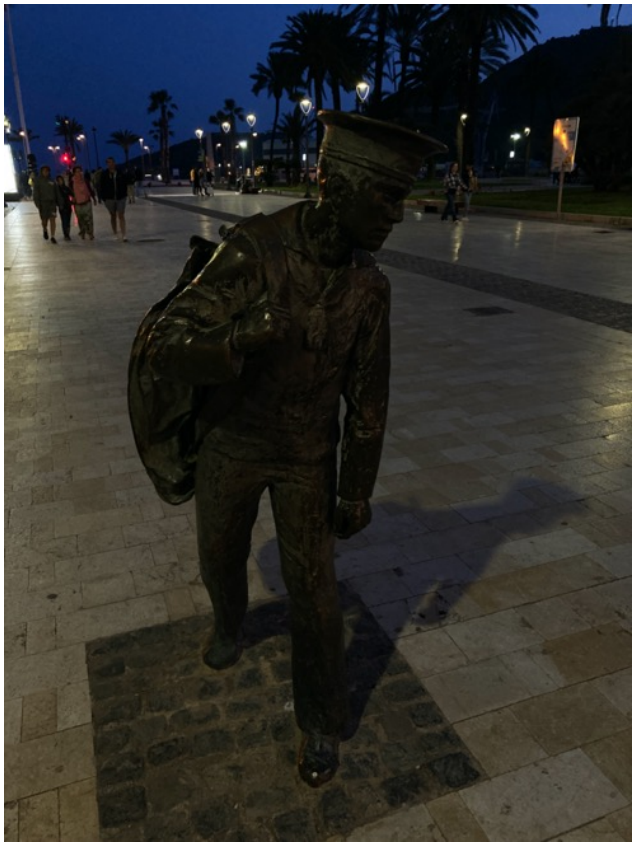
Erst bin ich ja ein wenig enttäuscht von der Stadt, jedenfalls in der Hafengegend. Geht man aber weiter in die Altstadt, dann kann man Schönheit und Reichtum vergangener Zeiten nachempfinden.



Ich recherchiere im Tripadvisor eine passable Tapas-Futterstelle und stelle erfreut fest, dass ich quasi schon davor stehe. Aber leider öffnet man nicht wie annonciert um 7, sondern um halb acht; more or less, meint die nette Kellnerin, die grade eindeckt. Ich gehe in die Loungebar nebenan und will einen Aperetivo nehmen. Die in Art und Freizügigkeit sehr ansehnlich dargebotenen weiblichen Qualitäten gleichermaßen der Bedienung wie der Kundschaft lassen in mir den Verdacht aufkommen, dass ich in ein fragwürdiges Etablissement geraten bin, wenngleich ich durch meine Platzwahl draußen in der Gasse nicht unmittelbarer Ansprechpartner sein und die Preisgestaltung wohl auch im Rahmen bleiben sollte. Oder vielleicht trinken die Damen vor der Schicht nur noch ein Gläschen? Wer weiß? Aber vielleicht ist das auch ganz einfach das Wochenend-Ausgeh-Outfit, und die Mädels glühen nur vor. Ich Spießer! Es beruhigte, dass die kleine Kellnerin von nebenan auch mal auf nen Kaffee reinschaut (statt zu öffnen! Ich hab Hunger!). Da die gegen halb neun gereichte Speisekarte auf - zweifellos geschliffenem - Spanisch gehalten war, habe ich wieder

meine alte Masche angewendet und die Tapas-Auswahl der ob meiner Hilflosigkeit versammelten Kellnerschaft überlassen. Mit sehr gutem Resultat.

Auf dem Heimweg komme ich noch an zwei schönen Bronzen vorbei, den heimkehrenden Seemännern, die mich in ihrer lebensechten Darstellung und insbesondere der Körperhaltung ansprechen.



Ich plane in der kommenden Woche den Sprung auf die Balearen, aber das Wetter sieht nicht gut aus.

