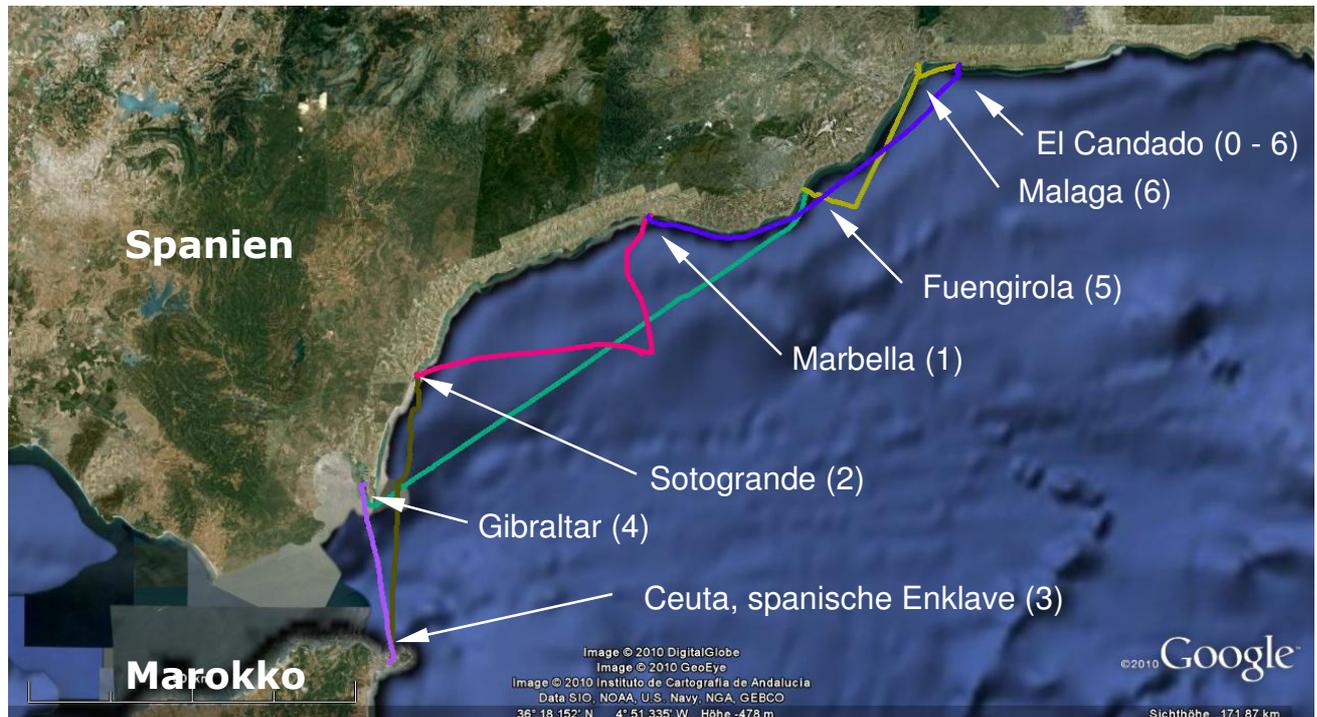


Der **Zwei-Kontinente-Törn** (Europa – Afrika)

26. September bis 3. Oktober 2010

Crew: Albert Bacher, Rolf Claßen, Herrmann Jentjens, Jupp Jentjens (Sk)
Yacht: **Santa Maria III**, Benneteau Cyclades 43.4 (4Cab/2WC)

Link zu den Fotos: <http://www.cig.canon-europe.com/p?p=GrfjpmQFyaP>



(0) Sa 25-09-2010 Ankunft Malaga, Fahrt nach El Palo

Unser Abflug in Düsseldorf verzögerte sich um mehr als drei Stunden, weil nach einem Flugzeugtausch auf der neuen AirBerlin-Maschine eine Stewardess fehlte. Ein verzweifelter Flugkapitän erläuterte nach Unmutsäußerungen verschiedener Fluggäste, dass es nach den Luftfahrtgesetzen zwingend erforderlich sei, dass je angefangene 50 Passagiere eine Stewardess an Bord sein müsse und eine fehle eben. Wir bekamen ob der Verzögerung je einen Verzehrsgutschein im Werte von 6 Euro, der leider nicht in einen Alkoholeinkauf investiert werden konnte. So verbieten wir ihn halt in der Cafeteria. Es ging dann doch los und, das muss man dem Kapitän lassen, er heizte die Maschine in die Nähe der Schallgeschwindigkeit und verkürzte so die Flugzeit um 35 (!) Minuten. Das dürfte jede Menge Sprit gekostet haben.

Angekommen in Malaga mussten wir zum Heimathafen El Candado der *Santa Maria III* in El Palo, ein Vorort von Malaga, der ca. 45 Euro Taxikosten in nördlicher Richtung liegt. Der Eigner der Yacht, Emilio Navarette, kam nach telefonischer Info zum Liegeplatz der Yacht, wo sich die Übergabe höchst einfach gestaltete. Die Einweisung bezog sich im wesentlichen auf eine bisher nicht gekannte Lokusbedienung. Statt dem gewohnten Pumpen, wurde hier mit einer elektrischen Pumpe gearbeitet, die gnadenlos alles außenbords zog was sich in der Schüssel befand. Das dabei erzeugte durchdringende Geräusch war zweifellos Musik in den Ohren eines Heimwerkers. Erinnernte es doch stark an eine Hilti die auf Stahlbeton angesetzt wird. Jede nächtliche Benutzung geriet damit zu einem Event für die schlafende Crew. Des ungeachtet übernahmen nicht nur ein Schiff, sondern auch Essensvorräte sowie einen umfangreichen Weinbestand. Für die fehlenden Artikel fuhr Emilio brav hin und zurück zum Supermercado. Der abendliche Schluck auf den Törn gestalte sich unter diesen Umständen recht abwechslungsreich.

(1) So 26-09-2010 Marbella

Nach der Morgentoilette im Hafen und ausgiebigem Frühstück an Bord legten wir gegen 10:30 ab. Wie vorher vereinbart, wurde kein Ableger getrunken, da dieser bereits am Vorabend eingenommen wird und dabei etwas größer ausfallen kann, als morgens verträglich. Das Tagesziel wurde mit Marbella ausgegeben. Bei Schwachwind aber Wellen um 2 m gegenan wurde es ungemütlich und gelegentlich kam Wasser über. Gegen 12:00 lag Torremolinos an Stb und gegen 14:15 wurde bei Punta de Callaburas der Kurs auf Marbella gesetzt. Nach 06:14 Stunden und 32,8 sm legten wir kurz vor 16:00 an. Natürlich passten in Marbella die Stecker für Landsstrom nicht. Adapter waren nicht zu bekommen. Albert entdeckte aber im Müllcontainer ein dort entsorgtes Anschlußkabel mit der richtigen Steckergröße. Da auch über dieses Kabel kein Landstrom ankam, wurde mit allen in der Landwirtschaft bekannten Tricks versucht die unbekannte Schadstelle zu überbrücken. Die Versuche wurden erst aufgegeben, als das Abendessen drohte.

(2) Mo 27-09-2010 Sotogrande

Nach den üblichen morgentlichen Verrichtungen wurde die Auslaufzeit mit 11:15 dokumentiert. Nach Kurs auf offene See begann die Windsuche mit setzen der Groß und Genua. Die Groß ging nicht ganz bis oben und hinterließ eine Falte in Höhe Reff 1. Das wurde hingenommen, weil nach böigem Wind alsbald reffen angesagt war. Als sich auch die Strömung gegen uns stellte, wurde es ungemütlich, allerdings bei schönstem Sonnenschein. Einer ging gar unter Deck, um Sonnenbrand zu vermeiden. Nach verschiedenen Kurswechseln liefen wir gegen 18:30 in dem märchenhaften Hafen Sotogrande ein. Wir hatten die 33,6 sm in 07:15 Stunden zurück gelegt.

(3) Di 28-09-2010 Ceuta/Afrika

Abschied von Disneyland Sotogrande gegen 09:30. Zunächst Kurs auf den Felsen von Gibraltar entlang der Küste. Zahlreiche Ausweichmanöver wegen weit in das Meer hinaus ragender Fischernetze, deren Lage uns von Fischerbooten signalisiert wurde. Sodann Durchquerung eines Ankerfeldes für die Großschiffahrt. Bei einer Annäherung an einen großen Ankerlieger wurden wir mittels Signalhorn verscheucht. Die Querung der Straße von Gibraltar erfolgte bei zwei Meter Welle und auflaufendem Wasser vom Atlantik in das Mittelmeer. Es musste ein Vorhalt von über 30 Grad angelegt werden, um dem Kartenkurs zu folgen. Hier hat uns die elektronische Seekarte in Verbindung mit dem Autopiloten geholfen, der die Hafeneinfahrt von Ceuta haargenau mittig traf. Nach 25,2 sm und einer Fahrzeit von 04:11 Stunden, legten wir kurz vor 14:00 in Afrika an.

(4) Mi 29-09-2010 Gibraltar

"Zurück nach Europa" war um 09:30 angesagt. Bei wolkenlosem Himmel und weniger Strömung, erfolgte die Querung von Hand bei Kompasskursen zwischen 330 und 340 Grad. Von der Berufsschiffahrt war nicht viel zu sehen. Einzelne Fähren passierten uns in schneller Fahrt. Bereits nach 02:46 Stunden erreichten wir nach 15,8 sm die herrliche "Queensway Quay Marina" in Gibraltar. Die Einfahrt in die Marina liegt etwas versteckt in einem Vorhafen. Unser gefahrener Suchkreis fiel freundlichen Policemen in einem Rennschlauchboot auf, die uns Mut machten einfach zwischen Häusern hindurch zu fahren. Dort fanden wir alles sehr nobel und very british. Begeistert erstand die gesamte Crew je ein Dienstshirt der Marinamitarbeiter. Die Hafenmeisterin bot uns darauf Jobs in der Marina an. Das touristische Pflichtprogramm lautete natürlich "Affenfelsen". Mit der Seilbahn erreichten wir mühelos den Gipfel. Die Affenfamilie empfing die Besucher mit großer Souveränität. Manche posierten geradezu für die Kameras, die unablässig klickten. Andere hockten auf Felsen und betrachteten mit vornehmer Zurückhaltung die Touri-Horde. Soweit einige in Ecken schliefen, hatten sie wahrscheinlich Freiwache. Kurz gesagt: Die Affen haben das Geschäftsmodell "Affenfelsen" verstanden.

(5) Do 30-09-2010 Fuengirola

Gegen 09:15 verließen wir die gastliche Marina mit dem Ziel "Fuengirola", dass wir auf dem kürzesten Weg erreichen wollten, um den touristische Programmpunkt "Granada" nicht zu gefährden. Entlang der Costa del Sol schob uns ein kräftiger Strom mit teils mehr als 2 Kn auf manchmal auf bis zu 9 Kn Marschgeschwindigkeit. Kurz vor 11:00 trafen wir auf eine größere Delphinschule, die ohne Notiz von uns zu nehmen achteten

wieder verschwand. Um 15:00 erreichten wir die Tankstelle in der Marina von Fuengirola, und danach der Einfachheit halber am Empfangskai festmachten und nächtigten.

(6) Fr 01-10-2010 Malaga - Candado

Der letzte kleine Schlag sollte uns zurück nach Candado bringen. Da aber an diesem Tag am Aeroporto Malaga ein Wagen für unseren Ausflug nach Granada bereit stand, wurde entschieden, den Fahrer des Wagens schon im Fährhafen Malaga abzusetzen, weil von dort aus der Flughafen auf kurzem Weg erreicht werden konnte. Wir suchten in verschiedenen Hafenbecken nach einem passenden Kai mit nicht zu hohen Kaimauern, fanden diesen und setzten unseren Fahrer dort ab. Kaum an Land wurde er von zwei Polizisten vorläufig festgenommen. Die Crew drehte derweil eine Runde nach der anderen, um die Situation zu beobachten und nötigenfalls anzugreifen. Wie sich herausstellte, war unser Fahrer im militärischen Sperrgebiet an Land gegangen. Nach einer längeren Wartezeit und Prüfung von Ausweis und Buchungsbestätigung des Wagens durch eine höhere Charge des Zolls, wurde die Crew angewiesen ohne weitere Anlandung das Hafengebiet zu verlassen. Nach Bestätigung durch den Hafenmeister wurde unser Fahrer in die Freiheit entlassen, nachdem er sich zerknirscht gegeben und eine Schimpfkanonade der Knallcharge vom Zoll mit heftigem Kopfnicken zur Kenntnis genommen hatte.

Die Crew fuhr das Schiff von dort aus in $\frac{3}{4}$ Stunde in den Heimathafen Candado. Kaum angekommen legte sich binnen Minuten eine Nebelfeld über die Region mit Sichtweiten von wenigen Metern. Gut dass dieses Ereignis nicht bei der Ansteuerung des Hafens auftrat, denn Radar war nicht an Bord. Kurz danach traf auch unser Fahrer mit dem Wagen ein.

Erwähnenswert ist noch die Schiffsübergabe an den Eigner Emilio Navarette. Er fragte: "Alles in Ordnung?" Antwort: "Ja". Schon war die Sache erledigt und wir blieben noch eine zusätzliche Nacht ohne Berechnung an Bord.

(+) Sa 02-10-2010 Ausflug Granada

Um 08:30 starteten wir mit dem Auto nach Granada, um der weltberühmten „Alhambra“ unsere Aufwartung zu machen. Zunächst von den Mauren als Festung gebaut, hat anno 1238 der „Al Ahmar“ genannte Gründer der Dynastie der Nasriden und dessen Nachfolger das Anwesen palastartig ausgebaut bis anno 1492 die Zeit der Mauren in Spanien endete. Wir hatten bei der Besichtigung einen kenntnisreichen Führer, der vorzüglich deutsch sprach und können den Besuch nur empfehlen, wenn man in der Nähe ist.

Nach der Rückkehr war Packen angesagt sowie ein letztes Abendessen an der Strandpromenade von Malaga. Dabei wurde noch die Gelegenheit genutzt, wertvolle Uhren (z.B. Rolex und Breitling) für einen Spottpreis zu erwerben.

(+) So 03-10-2010 Abreise Malaga

Durch die Abflugzeit 12:15 in Malaga konnte der Tag mit Ruhe angegangen werden. Unser Fahrer lieferte die Restcrew pünktlich am Flughafen ab, bevor er den Wagen zurück gab und seinerseits ein kleineres Fahrzeug anmietete mit dem er noch weitere vier Tage Spanien unsicher machte, bevor er von Jerez de la Frontera den Heimflug nach Deutschland antrat.

Es kam nun wie es kommen musste nachdem der Hinflug schon verspätet war: Auch der Rückflug wurde durch eine Störung verspätet. Diesmal war zwar die Besatzung komplett aber offenbar nicht das Flugzeug. Ein Fehler wurde gesucht und nach Stunden wahrscheinlich gefunden. Jedenfalls sind wurde nach mehreren Stunden doch gestartet. In dieses Bild passt, dass auch unser Fahrer seinen Heimflug aus sog. technischen Gründen mit einer anderen Fluggesellschaft, nämlich „Mint Airways“ (noch nie gehört) antreten musste und nach verspäteter Landung in Köln mit dem Bus nach Düsseldorf gekarrt wurde.

Aber sonst war es schön!