

LAST GIANTS

WHALEWATCHING VOR GIBRALTAR

Die Beobachtung von Walen – oder kurz: Whalewatching – liegt im Trend. Was man als Skipper einer Segelyacht beachten muss, um die majestätischen Meeressäuger in der Straße von Gibraltar treffen zu können, ohne sie dabei zu stören, weiß Katharina Heyer. Die zierliche, nur 1,65 Meter große Schweizerin mit den kurzen schwarzen Haaren kämpft den schier aussichtslosen Kampf des David gegen einen Goliath, bestehend aus Wirtschaft, Behörden, Mafia, Umweltverschmutzern und rücksichtslosen Schiffs- und Yachtskippern.



ES HAT SICH HERAUSGESTELLT, DASS DIE HIER VORKOMMENDEN WAL- UND DELFINARTEN EIN SCHIFF UNTER SEGELN, DAS SICH IHNEN LANGSAM – UND FAST GERÄUSCHLOS – NÄHERT, IN IHRER UMGEBUNG ZU AKZEPTIEREN SCHEINEN.



Die weibliche Doña Quijote setzt sich seit 1998 mit ihrer gemeinnützigen Stiftung firmm (foundation for information and research on marine mammals) im südspanischen Tarifa für den Schutz von Walen und Delfinen ein. Damit steht sie nicht nur allein auf weiter Flur, sie ist auch zahlreichen Anfeindungen ausgesetzt. Ihr Anliegen passt einfach in keine Schublade. Und stört den Fluss der Wirtschaft, die nur in Kategorien wie Gewinnmaximierung und time is money denkt. Für den Schutz der letzten, vom Aussterben bedrohten sanften Riesen ist da kein Platz. „In der nur 14 Kilometer breiten Wasserstraße zwischen Europa und Afrika treffen Atlantik und Mittelmeer aufeinander. Starke Meeresströmungen erzeugen hier einen Nahrungsreichtum, der ganzjährig zahlreiche Delfine und Wale anzieht“, erklärt die agile Forscherin. Heyer hat es sich zur Aufgabe gemacht, an der marokkanischen Küste eine Rettungsstelle für von Schiffschrauben und Fischernetzen verletzte Meeressäuger einzurichten, denn das Revier gehört zu einer der am meisten befahrenen Wasserstraßen weltweit. 220 große Seeschiffe passieren die Straße von Gibraltar – täglich. Dazu kommen noch die gefährlichen Schnellfähren, die zwischen Spanien und Marokko mit bis zu 40 Knoten Speed pendeln. Das Geld für die Rettungsstelle verdient die ehemals sehr erfolgreiche Modedesignerin durch ihre Art eines ökologischen, informierenden Whalewatchings.

Der starke Verkehr zwischen Tarifa und Gibraltar auf der spanisch-europäischen Seite und Tanger sowie Ceuta auf der marokkanisch-afrikanischen Seite des Gewässers bleibt nicht ohne Folgen, insbesondere für größere Walarten wie den Finnwal, der das Gebiet regelmäßig durchschwimmt, aber auch für Grind- oder Pilotwale, die in der Wasserstraße resident leben. „Selbst viele der Whalewatching-Unternehmen brausen mit zu hoher Geschwindigkeit mit ihren stark mo-

torisierten Schiffen mitten in die Meeressäuger-Schulen hinein, mit dem Ergebnis, dass die Tiere sich gestört fühlen und flüchten“, sagt Andreas Steidle-Sailer. Steidle-Sailer hat die Zeichen der Zeit erkannt: Seit 2007 bietet er auf seinem 38 Meter langen Segelschoner einwöchige Walbeobachtungsfahrten in der Meeresenge zwischen Spanien und Marokko an. „Seit Anfang an arbeiten wir mit Katharina und ihrer Stiftung eng zusammen. Mit an Bord ist meist der Meeresbiologe Jörn Selling, der seit acht Jahren für firmm arbeitet.“ Die Beobachtungstörns des stolzen Zweimasters laufen so ab: „Jörn sagt dem Kapitän Ingo Martens, wo die Wale und die Delfine zu finden sind. Der versucht dann, die Routenvorschläge unter Segeln umzusetzen, eine Herausforderung für jeden Kapitän in einem dicht befahrenen Verkehrstrennungsbereich, wenn hinter der Yacht mit 22 Knoten ein 320 Meter langer Frachter aufkommt“, erklärt Eigner Steidle-Sailer.

Bisher habe das jedoch immer gut funktioniert: „Wir konnten bei jedem Törn mindestens drei bis vier Delfin- und Walarten sehen – und das in Schulen von bis zu 200 Tieren.“ Dass dem so ist, hat die Crew der KAIROS dabei vor allem den Kenntnissen und dem umsichtigen Handeln Jörn Sellings zu verdanken: „Wir fahren nicht in die Schulen der Wale und Delfine hinein, sondern nähern uns ihnen vorsichtig. Teilweise warten wir auch, bis die Tiere zum Boot kommen“, erklärt der in Uruguay aufgewachsene Selling. So könnten Verletzungen, wie sie immer wieder bei gewerblichen Whalewatchern mit ihren Motorschiffen oder bei Sportyachten vorkommen, von vornherein vermieden werden. Warum es gerade in einer der am dichtesten befahrenen Wasserstraßen der Welt so viele Meeressäuger gibt, erklärt der passionierte Segler Steidle-Sailer so: „Es gibt hier eine starke Oberflächen-Strömung in die Straße hinein. Diese Strömung entspricht etwa dem 20-Fachen der sich ins Rote Meer ergießenden Wassermenge des Nils.“

220 GROSSE SEESCHIFFE PASSIEREN DIE STRASSE VON GIBRALTAR – TÄGLICH. DAZU KOMMEN NOCH DIE GEFÄHRLICHEN SCHNELLFÄHREN, DIE ZWISCHEN SPANIEN UND MAROKKO MIT BIS ZU 40 KNOTEN SPEED PENDELN.



Im Fischerhafen von Ceuta auf dem afrikanischen Kontinent. Wer hier hinein will, muss eine imposante Herkules-Statue an der Einfahrt passieren. Der Djebel Musa (im Hintergrund, rechts) wurde einst als eine der Säulen des Herakles bezeichnet. Die andere: der Felsen von Gibraltar auf der anderen Seite der Wasserstraße.

Zeugt von großem Vertrauen: Ein Grindwal, auch Schwarzer Rundkopf genannt, „wälzt“ sich direkt neben dem Schiff.

Sie resultiert daraus, dass im Mittelmeer ständig Wasser verdunstet. Das Atlantikwasser strömt nach und muss dabei eine Unterwasserschwelle passieren, dadurch wird salziges und daher schweres, sehr nährstoffreiches Tiefenwasser aufgewirbelt.“ Damit kommt eine Nahrungskette in Gang, die über Plankton zu kleinen und größeren Fischen bis zu den am Ende der Nahrungskette stehenden Zahnwalen reicht.

Das Geheimnis, warum die KAIROS dabei öfter als andere, kommerzielle Walbeobachtungsschiffe Meeressäuger aufspürt und diese sich dann stundenlang freiwillig und vertrauensvoll am Schiff tummeln, erklärt der Stuttgarter Unternehmer so: „Es hat sich herausgestellt, dass die hier vorkommenden Wal- und Delfinarten ein Schiff unter Segeln, das sich ihnen langsam – und fast geräuschlos – nähert, in ihrer Umgebung zu akzeptieren scheinen.“ Einige Male sei es sogar vorgekommen, dass die Gäste von mehreren Tieren zeitgleich nassgespritzt worden sind. Wie sieht also das ideale Boot aus, um den Riesen der Meere möglichst nahe zu kommen? „Das ideale Boot für Whale-

watching gibt es nicht“, sagt Steidle-Sailer. Eigentlich bräuchte man ein sehr schnelles Boot, um auch schnell zu den Tieren gelangen zu können. Ein schnelles Schiff sei aber zumeist auch sehr laut, das wiederum störe die Wale. Die KAIROS gehört eher zu den langsamen Booten – dafür ist sie unter Segeln nahezu geräuschlos und wird deshalb von den Meeressäugern akzeptiert. Doch auch motorisierte Yachten eigneten sich gut zum Beobachten, wenn sie zusätzlich zum Schiffsdiesel über einen Elektroantrieb verfügten, der Auspuff oben eingebaut sei, der Motor mit sogenannten Silentblocks geräuschgedämmt und die Schiffschraube mit einem Gitter vor dem Propeller geschützt sei, wünscht sich Selling.

Die KAIROS komme dem sehr nahe: „Die Tiere spielen mit unserem Boot, springen übermütig und wälzen sich, das zeugt von großem Vertrauen“, so der Meeresbiologe weiter. „Heute haben wir auf der westlichen Seite von Gibraltar mehrere Grindwale gesehen, auch Globicephala melas, Schwarzer Rundkopf genannt. Bei Flut ist die Wahrchein-

lichkeit groß, sie dort zu sehen, denn an dieser Stelle sind ihre Fressgründe.“ Wenn dann das Wasser wieder ablaufe, würden sie zurückgesogen ins Mittelmeer. Bei Flut sei die Strömung geringer, dann könnten sich die Tiere entspannen. „In dieser Situation sind sie auch eher dazu aufgelegt, zum Schiff zu kommen.“ Selling, der das Vertrauen der Wale zum Schiff der Wasserlinien-Länge der KAIROS von 30 Metern zuschreibt, die etwa der Länge eines Blauwals entspricht, freut sich: „Der Kapitän hat bei der Annäherung an die Walgruppe den Motor ausgestellt.“ Das habe zwei Vorteile, erläutert der Walforscher: „Erstens hört man so die Kommunikationslaute – ein Zwitschern oder Fiepen – besser, zum Zweiten qualmt man die Tiere nicht voll.“ Denn: Das Auspuffrohr liegt in Höhe der Wasseroberfläche, genau da, wo auch die Blaslöcher der Tiere sind, die übrigens keinen Geruchssinn haben. „Es kommt selten vor, dass in der Gibraltar-Straße eine Yacht ruhig segelt oder dahintreibt – ganz ohne Motorengeräusch. Das lässt die Wale neugierig näher kommen.“

Was für die Walbeobachtungen – ganz unabhängig von der Größe der Beobachtungsyacht – ein entscheidender Vorteil ist, stellt sich für die Schifffahrt als Problem dar, denn eigentlich sei es verboten, das Verkehrstrennungsgelände ohne Motorkraft zu kreuzen, sagt Selling, der als Kind gern Jaques-Cousteau-Filme gesehen hatte und gern auch ein solches Leben führen wollte. Selling, der dann Meeresbiologie in Montevideo studiert und seine Diplomarbeit zum Thema „Wachstum des Schwarzen Seehechtes um Süd Georgien“ (Antarktische Halbinsel) in Hamburg vorgelegt hat, hält für Segler auf dem Wasserweg von oder in die Karibik, die die Straße von Gibraltar passieren und dabei Wale beobachten wollen, noch einen entscheidenden Tipp parat: „Eine vorsichtige, respektvolle Annäherung an die Wale halte ich für sehr wichtig.“ Und man müsse Geduld haben: Auch heute habe es sich wieder einmal gezeigt, dass zuerst nur zwei Wale in der Nähe gewesen seien. Dadurch, dass man ohne Motorkraft lediglich durch den fast geräuschlosen Windvortrieb unterwegs gewesen sei,

DER MEERESBIOLOGE AN BORD SCHREIBT DAS VERTRAUEN DER WALE ZUM SCHIFF DER WASSERLINIEN-LÄNGE DER KAIROS VON 30 METERN ZU – DENN DIE ENTSPRICHT IN ETWA DER LÄNGE EINES BLAUWALS.





hätten sich schließlich immer mehr Tiere genähert und schließlich seien sie von allen Seiten gekommen. „Zum Schluss hatten wir fast 20 Grindwale am Schiff.“ Ideal sei es, wenn man sich als Segelyacht dann mit den Tieren treiben lasse. Das habe auch den Vorteil, dass man weniger manövrieren müsse. „So läuft man keine Gefahr, Fehler zu machen und vielleicht ein Tier zu verletzen.“

Auch wenn es schön gewesen sei, an diesem Tag so viele Grindwale gesehen zu haben, so hätte Selling jedoch noch vor acht Jahren an dieser Stelle viel mehr Gruppen dieser Säuger, die auch Pilotwale genannt werden, gesehen. „Ich habe in diesem Sommer noch keine einzige der bisher an dieser Stelle häufigen Generalversammlungen mit bis zu 150 Tieren gesehen.“ Grund dafür könne sein, dass die Tiere in diesen Größenordnungen leichter für Whalewatcher zu entdecken gewesen seien. Die seien dann mit großem Speed direkt in die Gruppen hineingefahren und hätten sie damit so gestört, dass sich

die Gruppen aufgelöst hätten. Auch Orcas seien in der letzten Zeit häufiger in der Wasserstraße von Gibraltar gesichtet worden, berichtet Selling. Das habe jedoch einen eher traurigen Grund: „Diese Tiere sind durch die Überfischung am Verhungern. So stehen sie sich ihre aus Rotem Thun bestehende Grundnahrung von den Haken der marokkanischen Langleiner. Bis zu 3.000 Euro bieten die Japaner für einen trächtigen Thunfisch, der auf dem Weg zum Ablaichen ins Mittelmeer in eines der Netze in der Meerenge gerät, Endwert auf den Tellern eines Tokioer Sushi-Restaurants: 100.000 Euro. So werde den Fischen die Chance geraubt, für ihr Fortbestehen sorgen zu können – mit fatalen Folgen auch für die Orcas. An Bord der KAIROS läuft heute Abend Katharina Heyers neuer Film „Last Giants – Wenn das Meer stirbt“, in dem diese Fischfang-Problematik schonungslos aufgedeckt wird. Am nächsten Tag streicht Bordkoch Randolph Vierhos den Thunfisch von der Speisekarte. Ein erster Schritt. ©

Text & Fotos © Matt. Müncheberg

Beklagt den rücksichtslosen Umgang vieler Walbeobachter mit den Meeressäugern: der Meeresbiologe Jörn Selling.



Drei Fragen an Jörn Selling, Meeresbiologe bei firmm und Wal-Spezialist, zu ökologischem Whalewatching

WAS IST DAS ANLIEGEN VON FIRMM? Whalewatching ist unsere opportunistische Forschungsplattform. Das heißt, wir sind jeweils zwei Stunden lang mit Gästen draußen und nehmen dabei jedes Mal Daten über die Wale auf. Wenn man echte Forschung betreiben wollte, müsste man den ganzen Tag lang draußen bei den Walen sein – ohne Gäste, denn das könnte man denen wohl schwerlich zumuten. Wichtigstes Anliegen von firmm ist es, die Informationen über die Wale an die Besucher weiterzugeben. Vor jeder Ausfahrt gibt es daher für jeden Gast, der die Tour gebucht hat, einen Vortrag über die Wale und deren bedrohten Lebensraum in der Straße von Gibraltar und über die Gefahren, denen die Tiere hier ständig ausgesetzt sind. Es geht natürlich auch darum, den Menschen die Tiere zu zeigen, damit sie sich anschließend für deren Schutz erwärmen können.

WORAN ERKENNT MAN EIN GUTES WHALEWATCHING-UNTERNEHMEN?

Es ist sehr schwierig, eine verantwortungsvoll handelnde Whalewatching-Firma zu finden. Hier hilft vor allem die Mundpropaganda. Denn alle Unternehmensvertreter erzählen viel, wenn es darum geht, zahlende Gäste an Bord zu bekommen. Es kann bei der Auswahl schon hilfreich sein, die Büros genauer anzuschauen: In Gibraltar hängen zum Beispiel in vielen Räumen Poster von bettelnden oder springenden Delfinen aus Delfinarien herum. Das sind dann im Zweifel genau die Firmen, die kreuz und quer durch die Wale fahren. Mein Tipp: Einen großen Bogen um diese Anbieter machen! Es gibt leider keine Öko-Zertifizierung für Whalewatching-Firmen.

WIE STELLT SICH DIE ENTWICKLUNG DER KOMMERZIELLEN WALBEOBACHTUNG IN DER STRASSE VON GIBRALTAR AB TARIFA DAR?

Whalewatching ist in Tarifa eine Industrie im

Wachstum. Von Wirtschaftskrise war hier definitiv nichts zu spüren. Es gab im letzten Jahr genauso viele Touristen wie im Vorjahr, und es gab sogar eine deutlich gestiegene Nachfrage nach Whalewatching-Touren. Unsere Stiftung betreibt mittlerweile drei Boote, ein viel zu kleines mit 27 Plätzen, eines mit 60 und eines mit 80 Plätzen. Zurzeit buhlen in Tarifa vier Firmen mit insgesamt sieben Booten um die Gunst der Gäste. Die Schiffe fahren mehrmals am Tag raus, im Schnitt gibt es 30 Fahrten pro Tag. Das bleibt nicht ohne Folgen für die Wale. Eigentlich müsste man die Anzahl der Touren begrenzen. Aber eine Begrenzung setzt eine Begründung voraus. Dies ist schwer zu erbringen. Ein spanisches Gesetz schreibt seit 2007 einen Mindestabstand von 60 Metern zu den Walen vor. Immerhin. Aber daran hält sich niemand. Es gibt auch keine Kontrollinstanz dafür. Im Prinzip sind wir die einzige Stiftung, welche die Tiere bei den Beobachtungsfahrten auch wirklich respektiert. Das haben Testfahrten und Fragebogen-Aktionen bewiesen.

Fünf Fragen zum Revier an Kapitän Ingo Martens

Martens, 1977 geboren, hat mit seinem Stiefvater auf dessen 27-Fuß-Hurley, einem Motorsegler mit zwei Masten, an der Flensburger Förde angefangen zu segeln, als er elf Jahre alt war. Der heute 34-jährige Segler war viel in den dänischen Gewässern unterwegs, hat für die Segelschule Prusse in Hamburg gearbeitet und verdingte sich seit seinem 20. Lebensjahr oft auf holländischen Charterschiffen auf Törn im Wattenmeer, auf der Nord- und Ostsee sowie auf dem Englischen Kanal. Dazwischen erlernte er den Beruf des Bootsbauers, ohne jedoch die Segelei aus den Augen zu verlieren. Seit fünf Jahren arbeitet Martens nun, nach dem Besuch der Seefahrtsschule in Enkhuizen, als Kapitän auf diversen Segelschiffen, unter anderem auf der SY KAIROS, mit der er mehrmals zwischen Süds Spanien und Nordmarokko unterwegs war.

Herr über 40 Meter Stahlschiff und 600 Quadratmeter Segelfläche: Der erst 34-jährige Kapitän Ingo Martens steuert die SY KAIROS durch die Straße von Gibraltar.



BIS ZU 3.000 EURO BIETEN DIE JAPANER FÜR EINEN TRÄCHTIGEN THUNFISCH, DER AUF DEM WEG ZUM ABLAICHEN INS MITTELMEER IN EINES DER NETZE IN DER MEERESSENGE GERÄT, ENDWERT AUF DEN TELLERN EINES TOKIOER SUSHI-RESTAURANTS: 100.000 EURO.

Informationen zur firmm-Stiftung: www.firmm.org, nächste Whalewatching-Termine mit der SY KAIROS: 1. bis 5.6., 11. bis 18.6. (für Familien mit Kindern!), 18. bis 25.6., 23. bis 30.10., 30.10. bis 6.11. www.sailing-classics.org.



WAS SOLLTEN SEGLER IN DER STRASSE VON GIBRALTAR BEACHTEN?

Skipper, die mit der eigenen Segelyacht in der Straße von Gibraltar einen Törn planen, sollten vor allem den dichten Seeschiffsverkehr zwischen dem Mittelmeer und dem Atlantik im Auge behalten. Alles zusammen sind das etwa 300 Schiffe, die hier entlangfahren – täglich! Dazu kommt der Fährverkehr von Spanien nach Marokko, von Tarifa, aber vor allem von Algeciras. Die Fähren können auf ihren festen Routen bis zu 40 Knoten schnell durchs Wasser pflügen, die fahren auf direktem Weg zum neuen marokkanischen Fährhafen Tanger-Med, nach Ceuta und nach Tanger. Wichtig ist auch zu wissen, dass vor dem neuen, in Bau befindlichen Hafen – dem größten Containerhafen Afrikas – zwischen Ceuta und Tanger, genau gegenüber von Tarifa, momentan viel Schiffsverkehr herrscht. Auch mit der Strömungsproblematik sollten sich Skipper von Sportyachten unbedingt vorab beschäftigen, die in der Straße segeln wollen. Zum einen gibt es die Strömung vom Atlantik in das Mittelmeer, die sich entsprechend verstärken kann, wenn das Gezeitenwasser abläuft. Es macht auf jeden Fall Sinn, an Bord der Yacht einen Gezeitenkalender mitzuführen. Bei Neumond, wenn die Gezeiten am höchsten stehen, liegt die Höhe etwa bei einem Meter. Eigentlich nicht viel; die Gezeit kann aber die ohnehin vorhandene Strömung verstärken. Bei starkem Ostwind kann diese allerdings auch neutralisiert werden.

WO IST DIE STRÖMUNG IN DER WASSERSTRASSE AM STÄRKSTEN?

Etwa in der Mitte der Straße. An den Küsten ist es dagegen teilweise möglich, mit Neerströmen entgegen der Hauptströmungsrichtung zu segeln, zum Beispiel gibt es bei starkem westlichen Wind, dem Ponente, an der spanischen Küste teilweise nach Westen gerichtete Neerströme, damit kann man gut spielen. Wichtig ist die Strömung jeweils bei halber Gezeit. Als wir, von der marokkanischen Marina Smir aus Richtung Süden kommend, den Kurs nach Gibraltar abgesteckt haben, konnte man gut sehen, wie die Wind- und Strömungsverhältnisse in der Straße funktionieren: Der frische Westwind spaltete sich etwas auf und legte sich an die Nord- und die Südküste, also Gibraltar und Ceuta. Unterhalb Ceuta gab es durch die Abdeckung des Festlandes wenig Wind und so gut wie keine Strömung. Auf der Straße sah man dann die Stromscheiden sehr deutlich. In der Mitte gab es eine starke Strömung und mit dem Westwind und dem ablaufenden Wasser der Gezeit zusammen ergab das eine Differenz zwischen dem Kurs über Grund und dem Kompasskurs von 40 Grad. Das heißt, der Bug der KAIROS zeigte auf einen Punkt westlich von Gibraltar und angekommen wären wir in Malaga, wenn wir so weitergesegelt wären.

GIBT ES ZWISCHEN GIBRALTAR UND CEUTA TYPISCHE WINDE?

Im Prinzip herrschen auf der Straße nur zwei Windrichtungen vor: Entweder weht der Levante, das ist der Ostwind,



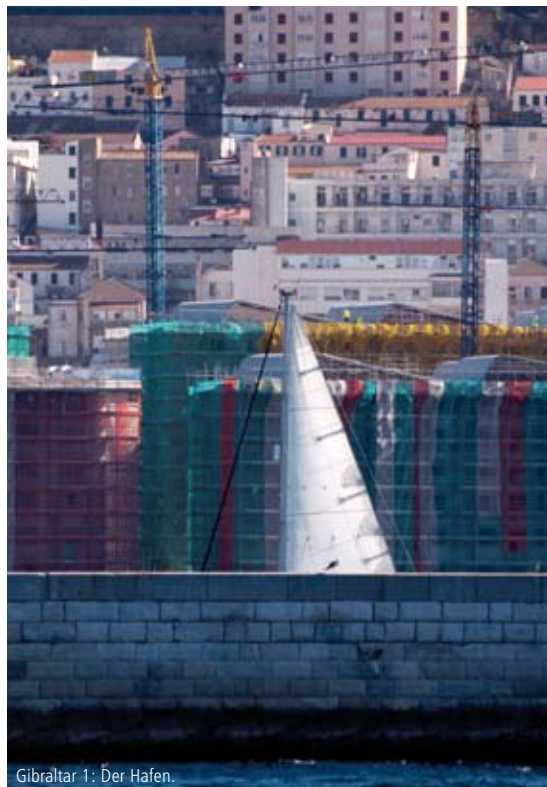
Die Meeressäuger scheinen das lautlos dahingleitende Segelschiff zu akzeptieren. Neugierig umspielen sie Bug und Seiten des gutmütigen Schoners.

der sich an der Küste verstärken kann und insbesondere die Surfer vor Tarifa sehr froh macht. Außerdem gibt es den Ponente, den westlichen Wind, der nicht unbedingt immer stark sein muss. Im Sommer kann der Levante durch die Wärme und den Staub, den er mit sich führt, für die Bewohner zu einer Belastung werden.

WAS SOLLTE BEI DER QUERUNG DER STRASSE BEACHTET WERDEN?

In der Straße von Gibraltar gibt es ein Verkehrstrennungsgebiet, Schiffe über 20 Meter Länge unter Motor müssen sich in der vorgeschriebenen Shipping-Lane bewegen, und zwar möglichst weit weg von der eigentlichen Trennungszone. Will man das Gebiet queren,

muss man das in einem Neunzig-Grad-Winkel zur Hauptschiffahrtsrichtung tun. Als Segler gilt dasselbe, zu beachten ist aber, dass einem als Segelboot keine weiteren Rechte zustehen. In der Praxis bedeutet das, dass ich als Segler einem ankommenden 300-Meter-Frachter ausweichen muss. Ansonsten gilt auch Regel zehn: Wer von rechts kommt, hat im Zweifel Vorfahrt. Für kleine Yachten ist das allerdings völlig unrealistisch, die müssen nur zusehen, dass die da irgendwie heil rüberkommen. Rein rechtlich gesehen kommt es nicht auf deinen Grundkurs an, sondern auf dein Heading, also auf deine Mittschiffslinie – die muss in einem Winkel von 90 Grad zur Schiffahrtsrichtung des Verkehrstrennungsgebietes liegen.



Gibraltar 1: Der Hafen.



Gibraltar 2: Die Landebahn des Flughafens.



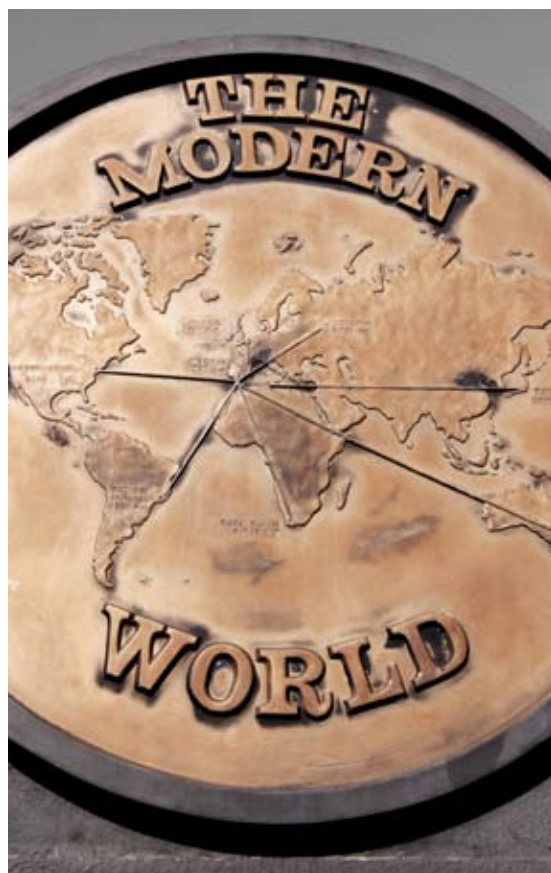
Es ist also völlig unerheblich, ob du etwa 40 Grad Drift hast. Interessant wird es in der Straße auch, wenn Wind auf Strom steht. Sich brechende Wellen, sogenannte Overfalls, können insbesondere kleineren Yachten sehr gefährlich werden. Wenn ich zum Beispiel weiß, dass ein stärkerer Ponente weht und es eine Strömung aus Ost gibt, dann weiche ich den entsprechend in der Karte gekennzeichneten Gebieten am besten weiträumig aus. Gefährlich sind hier die Stellen, wo tiefes Wasser auf Flachwassergebiete trifft, da wird dann teilweise aus einer normalen Dünung plötzlich eine hohe Brandung. Andererseits ist das genau der Grund, warum man ausgerechnet an dieser Schwelle so vielen Walen begegnet.

WAS SPRICHT FÜR EINEN – NAUTISCH ANSPRUCHSVOLLEN – TÖRN AM FUSSE DES AFFENFELSENS? Generell sollten Skipper, die mit der eigenen Yacht die Straße von Gibraltar befahren wollen, sich nicht abschrecken lassen. Mit gründlicher Navigation, einer vorausschauenden, defensiven Fahrweise, dem Einholen aktueller Wetterberichte und

guter Seemannschaft wird auch der Törn in diesem Gebiet gelingen. Zur Not, zum Beispiel bei plötzlich einsetzendem dichten Nebel, hilft Tarifa Radio. So kann man interessante neue Orte entdecken, etwa die Marina Smir in Marokko, die ich jedem Skipper empfehle: Sie ist einfach anzulaufen und man muss dort auch keine Angst vor den Behörden haben. Ceuta ist ebenfalls empfehlenswert; auch dort kann man problemlos liegen. Im neuen Hafen La Linea auf spanischer Seite vor Gibraltar kann man seit diesem Frühjahr ebenfalls sehr gut liegen, hier wird man im Zweifel wohl auch immer eine freie Box finden. Tarifa ist sehr schön, allerdings ist der Liegeplatz für Yachten dort sehr stark begrenzt. Bei Levante kann man jedoch gut westlich der alten Festung ankern. Zu beachten ist, dass Landgänger wegen der Flüchtlingsproblematik unbedingt mit dem Dingi außen herum in den Hafen gefahren werden müssen. Das gilt generell für die gesamte spanische Küste. Spannend finde ich auch Gibraltar selbst – von der Geschichte und der politischen Situation her gesehen sowie was die exponierte Lage betrifft. ©

Interview Matt. Müncheberg

„MIT GRÜNDLICHER NAVIGATION, EINER VORAUS-SCHAUENDEN, DEFENSIVEN FAHRWEISE, DEM EINHOLEN AKTUELLER WETTERBERICHTE UND GUTER SEEMANNSCHAFT WIRD AUCH DER TÖRN IN DIESEM GEBIET GELINGEN.“



Oben Vor Anker vor Tarifa: Anlanden mit dem Dingi ist nur „außen herum“ im Hafen erlaubt.

Unten Ein Muss für Gibraltar-Besucher: Monument auf dem Weg hinauf zum Affenfelsen.



Hier lässt es sich ab sofort komfortabel liegen: Hafengebäude des neuen Yachthafens La Linea am Fuße von The Rock.