

Die nördlichste Spitze Mallorcas ist eine der bezauberndsten Halbinseln im Mittelmeer. Die Geschichte der Erschließung von Cap Formentor, erzählt anhand von drei Gebäuden und drei Straßen

Text: Zora del Buono Fotos: Heike Ollertz

Mallorca

Form vollendet

Es ist eine Landschaft, die in einmaligem Gleichklang mit den von Menschenhand geschaffenen Elementen ist



Vorherige Doppelseite Am äußersten Ende von Cap Formentor steht seit 1863 der Leuchtturm. Seine Baugeschichte ist so spektakulär wie seine Lage

Unten Passgenau an den Fels geschmiegt: die 1951 gebaute Straße bei der Cala Figuera. Die Bucht selbst ist nur auf einem Trampelpfad zu erreichen

WENN MAN AM ENDE ANFANGEN möchte, steht da ein Leuchtturm. Wenn man ganz oben anfangen möchte, steht da ein Wachturm. Beginnt man allerdings ganz unten, erwartet einen ein Grandhotel am Strand. Verbunden sind die drei Bauten durch zwei Dutzend Straßenkilometer, die dazu beigetragen haben, dass dieses windumtoste Cap namens Formentor zu dem geworden ist, was es ist: ein touristisches Highlight. Doch, und das ist erstaunlich, alle drei Gebäude existierten schon, ehe die zu ihnen führenden Straßen gebaut worden waren.

Nun muss man sich Mallorcas nördlichsten Zipfel vorstellen als atemberaubend schöne Landschaft, als eine 15 Kilometer lange Formation aus Felsen und Schluchten, Buchten und Klippen, pinienbewachsen oder karg fast wie in den Alpen über der Baumgrenze, mit famosen Blicken auf ein tiefblaues Meer und oft bis nach Menorca hinüber. Es ist eine Landschaft, die in einmaliger Synthese mit den von Menschenhand geschaffenen Elementen ist, wo sich Gebäude, Straßen, Mauern und Pfade in vollendeter Harmonie in das größere Ganze einfügen, als seien sie immer da gewesen.

Maurische Piraten, wehrhafte Insulaner, mehrere Leuchtturmwärterfamilien, ein argentinischer Exzentriker, ein visionärer einheimischer Ingenieur, unzählige Straßenbauer, Schmuggler und republikanische Zwangsarbeiter, ein namenloser faschistischer Soldat mit künstlerischem Talent und Generationen von Eseln – das ist das Personal, das diesen Landstrich im Lauf der Jahrhunderte formte und gestaltete, bevor jene auftauchten, die ihn heute verunstalten in ihrer schmerzenden Bunttheit: wir, also Sie und ich, sprich, der gemeine Tourist.

Wenden wir uns aber wieder den drei Bauten zu, dem Leuchtturm, dem Wachturm, dem Hotel. Erzählt man die Geschichte nicht geografisch, sondern chronologisch, beginnt sie mit dem Ausguckturm, kreisrund und im Abendlicht gülden leuchtend, das Cap überragend und bewachend; Bergziegen klettern über Steinbrocken, stachelige Vegetation darum herum. Der Talaia d'Albercutx wurde zu einer Zeit errichtet, als die Überfälle der maurisch-türkischen Piraten für die Insulaner besonders verheerend waren, 1550 traf es den Ort Pollença arg, die Bevölkerung lebte in Furcht und Schrecken. Die Balearen sind überzogen mit solch trutzigen und nahezu öffnungslosen Türmen, auf denen ein Wachmann stand und bei Sichtung von Piratenschiffen die Küstenbewohner mittels Leuchtfuern warnte; im Sommer vorwiegend, denn der Sommer war Segelzeit, Piratensaison.

Die Winde spielten am Cap Formentor immer eine große Rolle; einer brachte Regen, der andere wurde zur Gefahr für die Fischer, wieder ein anderer peitschte das Meer so auf, dass die Gischt bis über die Äcker sprühte und die wenigen Nutzpflanzen, die hier wuchsen, zerstörte. Acht verschiedene Winde gibt es, man nennt sie „Die vier großen Brüder und ihre vier Cousins“, jeder trägt seinen eigenen Namen, Namen wie Tramuntana, Migjorn, Llebetx oder Xaloc. Die Piraten kannten die Winde so gut wie die Fischer; sie ankerten in einer schmalen Bucht auf der südlichen Seite des Caps, einer Bucht, die den Wind gewissermaßen in sich birgt, wo es immer Rückenwind gab im Fall einer notwendigen Flucht. Der Sieg der christlichen Mittelmeermächte über das Osmanische Reich in der Seeschlacht von Lepanto 1571 im fernen Ionischen Meer dämmte



Oben und unten Der Talaia d'Albercutx wurde im 16. Jahrhundert als Wachturm gegen die Überfälle maurisch-türkischer Piraten gebaut. Unterhalb des Turmes liegen die Ruinen der Schlafsäle der Zwangsarbeiter, die während des Bürgerkriegs die Zufahrtsstraße bauen mussten

Rechte Seite Die Treppenstufen wurden in den Fels geschlagen, um Tunnelarbeit von beiden Seiten zu ermöglichen. Der Tunnel wurde mit Dynamit gesprengt



megenehmigung, dass selbst an Sonntagen gearbeitet werden durfte, nach einer morgendlichen Messe allerdings, vor einem improvisierten Altar.

Als Erstes bauten die Männer einen Eselspfad, 17 Kilometer im Zickzack von der Cala Murta hoch, einer Bucht unweit der früheren Piratenankerstelle, er ist heute noch zu sehen. Auch in den Fels hinein wurde ein Weg geschlagen, eine Treppe eigentlich, 272 Stufen führen hinunter ans Meer, eine Bootsanlegestelle entstand. Die Steinquader, mit denen der Leuchtturm gebaut wurde, waren jedoch zu schwer, um sie auf diesem halsbrecherischen Pfad nach oben zu schleppen. War das Wetter gut, wurden die im Steinbruch von Sa Pobla geschlagenen und in Port de Pollença auf Boote verladene Sandsteinblöcke auf dem Seeweg direkt unter die Klippe gebracht und dann an Seilen hochgezogen, mit einer von 40 Männern betriebenen Winde, 159 Meter hoch, Stein um Stein.

Drei Jahre dauerten die Arbeiten, drei Jahre, bis endlich eine Lampe mit Öl entzündet werden konnte. Erst funktionierte der Leuchtturm mit Olivenöl, das per Boot in die Cala Murta gebracht und von Eseln zum Turm geschleppt wurde. Später stellte man auf Paraffin um, dann auf Petroleum. Die Starklichtlampe dafür kam aus Berlin, die Firma Ehrich & Graetz vertrieb die Leuchten, man nannte sie Petromax, nach dem Inhaber Max Graetz. 1962 wurde der Leuchtturm elektrifiziert, zu einer Zeit, als die Straße bereits gebaut war, aber dazu kommen wir später noch.

Die Eselspfade begingen nicht nur die beiden Leuchtturmwärterfamilien, die im Zweiwochenturnus ihre Arbeit auf dem Turm verrichteten und für die deswegen zwei Wohnhäuser gebaut worden waren. Auch die Schmuggler nutzten sie. Tabak aus Nordafrika war ein Gut, das bis weit ins 20. Jahrhundert hinein geschmuggelt wurde, halbe Küstendörfer lebten von der illegal verkauften Ware, erst recht in Krisenzeiten.

Glamouröser, wenn auch kaum weniger aufwendig, ist die Entstehungsgeschichte jenes Grandhotels, das in einer lieblichen und großzügigen Südbucht errichtet wurde, und an dieser Stelle kommt jetzt der argentinische Exzentriker deutscher Abstammung ins Spiel, ein wohlhabender Kunstliebhaber



Dass Aussichtsterrassen gebaut wurden, war die Idee Antonio Pariettis. Der Ingenieur war verantwortlich für die Erschließung des Caps. Von den *miradores* aus sollten Touristen die ganze Schönheit der Insel sehen können

namens Adán Diehl (1891–1953). Die internationale Boheme kannte sich aus Barcelona und aus Paris, man zirkulierte hier und parlierte da, und um 1925 wurde Mallorca zu einem beliebten Treffpunkt für die Wintermonate, Diehl war einer dieser Besucher. Cap Formentor gehörte der Familie des berühmten Dichters und Priesters Miquel Costa i Llobera (1854–1922) aus Pollença, ein paar Bauern bewirtschafteten die Halbinsel, so gut es ging, denn es gab (und gibt) kein Süßwasser auf dem Cap, daher die spärliche Bebauung und geringe agrarische Nutzung. Als der Monseñor starb, waren seine Erben durchaus gewillt, dem weltläufigen Argentinier Land zu verkaufen, damit dieser sich einen Traum erfüllen konnte: ein Luxushotel für die sinnenfreudige Elite zu bauen, ein Hotel nur für die Wintermonate, denn es war die Zeit, als man den Winter an südlichen Gestaden verbrachte und den Sommer in den Bergen – nicht umgekehrt, wie heute.

Diehl war ein umtriebiger, ein nervöser Mensch, einer, dem es nicht schnell genug gehen konnte. Er entwarf sogar den ersten Golfplatz der Insel, der aber in Ermangelung von Wasser nie zustande kommen sollte, ohne Wasser kein Green. Das Grundstück war nicht erschlossen, kein Weg führte hin, hohe Berge liegen zwischen Port de Pollença und der Bucht. Diehl ließ also das Baumaterial auf Booten zum Strand bringen, so wie 70 Jahre zuvor schon die Leuchtturmsteine transportiert worden waren. Er bezahlte den Handwerkern fünf statt zwei Peseten Lohn am Tag, das Hotel wurde zur berühmtesten Baustelle der Insel, und es sollte noch berühmter werden, nachdem Diehl einen Antrag für den Bau einer Straße von Port de Pollença zum Hotel gestellt hatte.

Adán Diehl hatte Pech. Die Eröffnung fand zwei Wochen vor dem Börsencrash 1929 statt, die Gäste blieben aus, er musste sich Geld leihen, um weiterzubauen und den Betrieb aufrechtzuerhalten, einen ausgesprochen aufwendigen Betrieb. Die ersten Gäste kamen per Schiff, die Lebensmittel über einen Schotterpfad auf Eselsrücken, jeder Liter Wasser musste herbeigeschleppt werden, ständig war Nachschub gefragt, eine Eselkarawane wurde eingerichtet. Bald war die Straße fertig, illustre Gäste reisten bequem an, und eigentlich hätten die Dinge sich entspannen können. Doch dann kam es 1935 zu jenem Skandal, der zum Ende von Diehl führen sollte und zu großem politischem Aufruhr in ganz Spanien.

Zwei niederländische Gäste, ein Herr Strauss und ein Herr Perlowitz, waren erfinderisch tätig und entwickelten ein Spielgerät, eine Art modernes Roulette mit elektrischem Stoppknopf, das sie nach sich selbst „Straperlo“ nannten und das wohlhabende und spielverrückte Besucher anziehen sollte. „Straperlo“ war genehmigungspflichtig, doch Madrid verweigerte die Lizenz. Die Glücksspielbetreiber bestachen Politiker, den Innenminister etwa und auch den Adoptivsohn des Premierministers Aurelio Lerroux, beide Angehörige der Radikalen Partei. Die Sache flog auf, weil ein übergangener Beamter die Leute verpiffen hatte.

Lerroux war, nachdem er die Unabhängigkeitsbestrebungen Kataloniens und den Arbeiteraufstand in Asturien gewaltsam hatte unterdrücken lassen, eh schon ein diskreditierter Mann, durch den „Straperlo-Skandal“ zerbrach seine Allianz mit der politischen Rechten, ein weiterer Schritt, der schließlich direkt in den Spanischen Bürgerkrieg führen sollte – eine

Acht Winde kennt man am Cap, jeder trägt einen eigenen Namen. Sie heißen „Die vier großen Brüder und ihre vier Cousins“



Abends, wenn die Touristen zurück in
ihren Hotels sind, gehört das Cap wieder allein
den Bergziegen und Seevögeln

Sämtliches Material für den Bau des
Leuchtturms wurde auf Booten hierher
gebracht. Über eine von 40 Mann
betriebene Winde wurden die einzelnen
Steinblöcke 159 Meter hochgezogen



Glücksmaschine als Kriegsauslöser also. „Estraperlo“ ging sogar in den spanischen Wortschatz ein und bedeutet „halbseiden“ oder „korrupt“. Der Skandal wurde nicht nur dem Premier zum Verhängnis, sondern auch dem Schöngeist Adán Diehl, der ruiniert nach Argentinien zurückkehrte. Lokale Schmuggler kauften das Hotel, die Gästeliste blieb weiterhin überaus ansehnlich, Winston Churchill steht darauf genauso wie John Wayne, Audrey Hepburn oder Gary Cooper. Das Hotel kannte bessere und schlechtere Zeiten; vor ein paar Jahren verkauften die Schmuggler-erben es der Barceló-Gruppe, einer alteingesessenen Hoteliersfamilie aus Palma, jetzt ist es im Aufwind. Als Diehl sein Herzensprojekt aufgeben musste, konnte er den Ort über jene Straße verlassen, die er initiiert hatte und die ein weiterer Grandseigneur geplant hatte: Antonio Parietti Coll (1899–1979). Und so wenden wir uns jetzt also von den Gebäuden ab und den Straßen zu, den drei Straßen, die zu unseren drei Bauten führen, zu dem Hotel, dem Wachturm und dem Leuchtturm.

Parietti war Gründer des Symphonieorchesters und des Kunstvereins Círculo de Bellas Artes in Palma, Präsident des Fußballclubs Real Mallorca und der Tourismusbehörde – der gebürtige Mallorquiner war ein Mann der Superlative. Er hatte in Madrid Bauingenieurwesen studiert, und just, als er nach Mallorca zurückkehrte, wurde das Departement für Straßenbau gegründet, dem er bald schon vorstand. Parietti liebte seine Insel, ihre topografische Vielfalt, die Flora, die Blicke aufs Meer. Beim Straßenbau ging es ihm nicht um den kürzesten, am leichtesten machbaren oder billigsten Weg, sondern darum, die Straße dem Ort

anzupassen, sie einzufügen, anzuschmiegen, sie dem Berg um den Hals zu legen wie ein Collier um den Hals einer begehrenswerten Frau. Sogar die Winde bedachte er bei seiner Projektierung, die Landschaft sollte sanft und dennoch spektakulär an einem vorbeiziehen, die Steigungen moderat sein, die Kurven harmonisch, die Ausblicke ein Geschenk.

Schon seine Planung für die sieben Kilometer von Port de Pollença zu Adán Diehls Hotel zeigen seine Virtuosität, zur Vollendung gelangte diese jedoch in einer Straße an der Nordküste Mallorcas, die er 1932 entwarf, die 12,5 Kilometer Serpentin hinunter zu der Fischersiedlung Sa Calobra mit jener Kurve, die die berühmteste von ganz Spanien sein dürfte und deren Gestaltung Parietti angeblich nachts im Traum erschien: der sogenannte Krautknoten, eine sich selbst überschlingende Haarnadelkurve von 270 Grad. Es fragt sich, warum ein Mann ein derart aufwendiges bautechnisches Meisterwerk für 32 Einwohner durchzog. Die Antwort ist einfach: Parietti verstand Straßen an sich als Attraktionen, er, der Chef der Tourismusbehörde, dachte strategisch.

Und so fährt man auch auf dem Cap wie berauscht über diese herrliche Straße, und man tut es am besten am frühen Morgen oder am späten Abend, denn Pariettis Konzept hat im Überfluss funktioniert: Hier herrscht in der Saison ein Fahrzeugverkehr wie im großstädtischen Feierabend. Beim Parkplatz Mirador de Mal Pas wird der Ingenieur mit einem Denkmal geehrt, Bus steht neben Bus, und die Menschen pilgern von einer in schwindelerregender Weise in den Fels eingearbeiteten Aussichtsterrasse zur nächsten, 230 Meter hohe Klippen, auf denen man steht und von denen auch manch einer springt,



Oben Die wahrscheinlich berühmteste Kurve Spaniens: der 1932 von Antonio Parietti entworfene „Krawattenknoten“ an Mallorcas Nordküste. Es heißt, Parietti habe die Form eines Nachts geträumt

nachts vor allem, die Rettungstaucher wissen genau, wo die Leichen der Suizidenten angeschwemmt werden. Ein trauriges Moment inmitten dieser Naturschönheit, so traurig wie die Entstehungsgeschichte der nächsten Straße, jener zum Wachturm nämlich, sie beginnt genau hier, am Parkplatz hinter den Bussen.

Nachdem die politischen Unruhen im Juli 1936 in General Francos Militärputsch gemündet hatten, verloren die Republikaner bald ihren Rückhalt auf Mallorca und mussten die Insel den Faschisten überlassen. Während des drei Jahre währenden Bürgerkriegs wurde die Küste hinter Port de Pollença zu einem Militärstützpunkt ausgebaut, auf dem

auch die deutsche „Legion Condor“ stationiert sein sollte. Der alte Wachturm war der perfekte Spähort, an keiner anderen Stelle konnte der Luftraum so gut kontrolliert werden; republikanische Gefangene wurden zum Bau der fünf Kilometer langen Zufahrtsstraße verdammt. Was sich heute als pittoreskes Gebilde um den Berg schlängelt, um am Ende einen sagenhaften Blick über das Cap zu ermöglichen, wurde von Zwangsarbeitern errichtet; von Männern, die nicht ins Gefängnis zurückgebracht wurden für die Nächte, sondern sich unterhalb des Turmes ihre eigenen Schlafsäle bauen mussten, Kuben, die heute zerfallen und in denen sich Jugendliche im Abendlicht zum Kiffen und Musikhören treffen, wo Bergziegen durchmarschieren und Sprayer Gestaltungswillen zeigen.

Künstlerisch begabt muss auch ein falangistischer Soldat gewesen sein, der sich in den Wachstunden malerisch betätigte und im Inneren des Turmes einen Wandfries malte: Kampfflugzeug an Kampfflugzeug, die Hawker Fury Mk I, die Heinkel He 111B-1, Maschinen von Junkers und Dornier. Diesen Fries hat allerdings seit 1985 niemand mehr gesehen, es ist sogar fraglich, ob er überhaupt noch besteht oder im Zug der Turmsanierung entfernt wurde. Aussage steht gegen Aussage, der lokale Historienspezialist meint, man habe die Malereien der Faschisten entfernt, der Maurer, der den Turm renovierte, behauptet, sie seien noch vorhanden. Der Turm auf alle Fälle ist verschlossen und nicht betretbar.

Betretbar aber ist unsere letzte Straße. Seit 1951 führt sie vom Hotel „Formentor“ zum Leuchtturm an der Spitze des Caps, geschmeidig und virtuos. Selbstverständlich entstand sie unter Parietti, diesem genialen Ingenieur, dem die Insel so viel verdankt. Wer sie befuhr und dem Schwindel widerstand, wer also Wälder und Pässe genoss, den handgesprengten Tunnel durchquerte, an Klippenrändern vorbeitaumelte, der weiß zwei Dinge: Ingenieur ist ein ehrenwerter Beruf. Und die Welt hat Eseln viel zu verdanken. ☹

Zora del Buono, Jahrgang 1962, als Schweizerin ans Kurvenfahren gewöhnt und als Architektin von Ingenieurskunst fasziniert, liebte das Cap ebenso wie Heike Ollertz, Jahrgang 1967, die berüchtigt ist für ihre furchtlose Kletterei, wenn es ein Bild erfordert. Am Cap konnte sie klettern nach Herzenslust.

