Logbuch Kanarische Inseln

08. Februar - 08. März 2014

Teil 1: Teneriffa - Gomera - El Hiero - La Palma - Gran Canaria

Tag 1, Samstag, 08. Februar

Hannover - Teneriffa 5 Stunden

Flughafen Hannover, 10:10 beim Check in: "Sie wissen, dass zwei Gepäckstücke 100 € Zusatzgebühr kosten ..?" "Nee, warum ?" "Sie haben kein Gepäck angemeldet!"" Muss man das?" "Ja, haben sie das nicht gelesen?" "Wo denn", antworte ich genervt, 10 Minuten vor dem Boarding. Das ganz klein Gedruckte, wie konnte ich das überlesen? Im Sommer sind wir mit SAS von Nordnorwegen zurück, da war alles im Flugpreis mit drin. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit gebe ich schnell auf. "Gehen sie rüber zum Schalter, hier können sie nicht bezahlen." Am Schalter von German Wings muss ich tatsächlich 100 € bezahlen reiche meine Scheckkarte rüber. "Scheckkarten akzeptieren wir nicht, entweder bar oder mit Visacard", kommt es ausgesprochen unfreundlich von der anderen Seite des Tresens. Ich, immer noch angefressen, gebe schnell ein zweites Mal auf, und die Visacard wechselt mit 100 € die Seite.

Der German-Wings-Drucker will die Bordkarte nicht drucken und die Zeit drängt. Bestimmt kommt gleich der letzte Aufruf für Ralf Uka, Flug Nummer 4U 3256, nach Teneriffa, doch zum Glück ist das nur mein Kopfkino. Ich komme gerade noch rechtzeitig zur Sicherheitskontrolle. Nachdem Gürtel, Portemonnaie, Laptop, Kamera, diverse Festplatten hinreichend durchleuchtet sind treffe ich endlich Annette, Kerstin und Jörg. Schön, die Crew ist vollständig, 10 Minuten später heben wir ab.

Nach einer Stunde serviert die Flugbegleitung Fastfood, aber der Kelch geht an mir vorbei, schon wieder. Ja, ich habe den preiswertesten Tarif gewählt, lese ich in der Bordlektüre. Armes Schwein. Auch Annette, Kerstin & Jörg sind Basic - im Gegensatz zu Ihnen bekomme ich kurz vor Spanien sogar ein Getränk! Eins ... und das war noch ein Irrtum!!!

Neben mir sitzen eine ältere und eine jüngere Frau, beide mit einem Mundschutz bewaffnet. Das Signal ist deutlich, wir sind für niemanden zu sprechen. Dann eben nicht. Die Gribfiles kommen mir in den Sinn, die ich mir zuhause schon angesehen hatte und tatsächlich, über Spanien erwischen uns ein paar Turbulenzen - die Maskierten neben mir werden noch blasser. Michael Jackson fällt mir ein, wie komme ich nur auf den?

Die Wolkendecke reißt erst kurz von den Kanarischen Inseln vorsichtig auf. Wir sehen den 3.717 m hohen Teide an Backbord und den Sommer unter uns.

In fünf Stunden von 5° in Hannover auf 20° auf Teneriffa, genial. Wir sind da. Wer bekommt sein Gepäck zuletzt? Ich. Hält, wie vereinbart, am Ausgang ein Taxifahrer ein Schild mit meinem Namen hoch? Natürlich nicht und trotzdem, ich bleibe ruhig. Heute ist offenbar mein Prüfungstag in Gelassenheit. Wir warten fünf Minuten, zehn Minuten, wir haben Urlaub. Nach einer Viertelstunde Plan B: Mit kriminalistischem Gespür entdecken Kerstin und Jörg den vermissten Namenszettel an einer Autovermietung. Ja, wir fahren sie in drei Minuten, dann sind es fünf und nach zehn Minuten nimmt ein Kleinbus die Crew an Bord, Kurs Radazul.

Unterwegs begleiten uns Gewächshäuser, Windräder, Steilküste. Der Blick geht rüber nach Gran Canaria und nach Norden in Richtung Santa Cruz. Hier soll dieser Törn in vier Wochen enden, doch jetzt geht's es erst einmal in's Büro von Alboran Charter, in Puerto Radazul. Eine freundliche Crew nimmt uns in Empfang, meine Visacard wechselt wieder die Seite (2.000 € Kaution) und wir schleppen unser Gepäck an Bord. "Ich habe einen Riesenhunger", knurrt Jörgs Magen und alle stimmen knurrend ein. Es ist 17:05 und seit dem kurzen Frühstück in Hannover hatte ich ein Glas O-Saft. Der Hunger erlaubt nur einen flüchtigen ersten Blick auf "unsere" 41er Sun Odyssee "Cangargüelles", gestattet aber noch schnell einen neuen Dresscode: T-Shirt an, Socken aus, ab in's Hafenrestaurant. Wir landen bei einem spanischen Italiener und sind sowas von zufrieden.

90 Minuten später sind wir zurück an Bord. Da es bereits dunkel ist, verschieben wir die Übergabe auf morgen früh. Kerstin und Annette fahren einkaufen - und werden dabei logistisch von Alboran unterstützt. Jörg und ich gehen die umfangreiche Checkliste durch: Natürlich ist nicht alles kompletto, zwei Festmacher fehlen, der Bootsmannsstuhl und ganz wichtig: Es ist kein Korkenzieher an Bord! Sei's drum, das klären wir morgen früh.

Als vier vollgepackte Einkaufswagen auf der "Cangargüelles" verstaut sind, beginnt der angenehme Teil des Bordlebens: Mit spanischem Bier stoßen wir auf eine gute Reise an. Es ist 2230, kein Wind weht, wir haben immer noch 20° und sind entspannt im Sommer angekommen. Ich habe meine Gelassenheitsprüfungen bestanden, gute Nacht.

Tag 2, Sonntag, 09. Februar

Radazul - San Miguel

Der Seewetterbericht: Die Gribfiles kündigen schwachwindig umlaufend an.

Im Hafen gibt es Duschen - und die sind kalt, aber wen interessiert das? Da zumindest gefühlt Sommer ist, kein Problem, im Gegenteil ein Muntermacher. Aber mit kaltem Wasser nass rasieren? Nö, kaltes Wasser kommt mir nicht unter die Klinge. Das Frühstück ist schnell improvisiert.

Die Übergabe der Yacht verläuft ohne große Probleme. Die Checkliste haben wir schon gestern Abend bekommen und hatten damit alle Zeit der Welt, die Dinge anzukreuzen, die

nicht an Bord sind. Festmacher, Bootsmannsstuhl, Schere, Bratpfanne und Korkenzieher bringt der ausgesprochen freundliche Service sofort an Bord. Wir lernen, wie man die Funke ausschaltet: Drücken Sie die rote Kanal 16 Taste für einige Sekunden und dazu, dass sich die Lazy Jacks nicht wegbinden lassen hören wir bedauernd, "... sorry, it's a Charterboat". Die Segel sind nicht mehr die neuesten, aber in Ordnung. Also, gleich mal das Groß mit der Elektrowinsch hoch, aber unsere Vorgänger haben das Fall durch die Lazyjacks geschoren und da bleibt es natürlich hängen. Die Fock ist etwas schwergängig, aber funktioniert. Ham wir alles? Ham wir!

Um 1100 starten wir eine gemeinsame Sicherheitseinweisung an und unter Deck. Wer wie diese Crew bereits an Bord der "Kalami Star" war, kennt den Einstieg "Gas, Wasser, Scheiße, Feuer ... usw."

Radazul - das Hochhaus in der Mitte markiert die Hafenansteuerung

Um 1230 haben wir genug Sicherheit intus, wir legen ab. Jörg übernimmt den ersten Job am Ruder. Maschine vorwärts, Mooringleinen los und die Achterleinen mitfieren. Dann die Ausfahrt und raus auf den Atlantik. Das ist der Atlantik? Schön ist es hier, nur wo bleibt der atlantische Passatwind? Wir setzen Groß und Fock damit der Wind wenigstens weiß, dass wir auf ihn warten. Doch bei der Fock würde ich mir als Wind verarscht vorkommen. Das Vorliek hat bestimmt 20 cm lose, doch es lässt sich nicht durchsetzen. So wird die Fock keine gute Figur machen.

Also rauf in den Mast, hier auf dem Atlantik? Ja, das Wasser ist ruhig. Die Crew hat so etwas noch nie gemacht und ist entsprechend aufgeregt. Also proben wir zunächst den Ernstfall und so werde ich (bei doppelter Sicherung) schon mal probeweise 2 m geliftet und wieder gefiert. Das geht mit der Elektrowinsch schon mal ganz gut. Der Rest ist schnell erzählt, dass Fockfall hatte sich dreimal ums Vorstag gewickelt und war schnell wieder frei. Jetzt noch ein Foto von oben und dann können wir die Fock wieder richtig durchsetzen, das Vorliek steht wie ne Eins.

Schon aus dem Mast hatte ich in der Ferne einen Delfin gesehen, aber jetzt bekommen wir richtig Besuch: Drei Delfine tummeln sich am Bugbereich und ich habe das Glück, dass ich sie mit der Kamera einfangen kann. Drei, vier Minuten dauert die Show, dann drehen die Dolfins ab.

Immer wieder starten wir neue Segelversuche, aber sie enden alle wieder unter Maschine. Um 1810 erreichen wir den Montana Roja, ca. 4 sm vor San Miguel. In Lee des roten Berges liegen drei Yachten vor Anker - die Crew ist begeistert, das wollen wir auch. Der Wetterbericht für die kommende Nacht verspricht wenig Wind und der Revierführer "Atlantic Islands" von Anne Hammick, stimmt ebenfalls zu, also legen wir uns mit reichlich Schwojabstand neben die drei Weltenbummler - teilweise abenteuerliche Yachten holländischer, englischer und französischer Nationalität.

Wir stecken bei 9 m Wassertiefe und langsamer Rückwärtsfahrt 40 m Kette und rucken dann kräftig in den Anker ein - der hält. Die ersten 30 atlantischen Seemeilen liegen im Kielwasser.

Ein traumhafter Abend im Cockpit schließt sich an. Wir haben den Blick auf den Teide, aber auch auf den nahen Flughafen, der aber nicht wirklich stört. Annette zaubert Hähnchenkeulen mit Rosmarinkartoffeln und Salat a la "Cangargüelles", meer geht einfach nicht - hier passt das Wort.

Tag 3, Montag, 10. Februar

Montana Roja/San Miguel - Porto Colon oder Gomera

Die ausgeschlafene Crew folgt dem Beispiel der Abenteurer und geht vor dem Frühstück baden. Ganz schön kalt, aber es sind sicher 18° Wassertemperatur. Die deutsche "Spirit" von Sailingisland hat sich in der Nacht noch in die geschützte Bucht gelegt, aber die Crew schläft noch. Wir frühstücken wieder im Cockpit, dann die tägliche Törnbesprechung. Wohin segeln wir? Wir wollen uns erst einmal an die neue Umgebung gewöhnen und planen Puerto Colon an der Westküste von Teneriffa ein. Das sind 20 Meilen. Läuft es gut, geht's rüber nach Gomera.

Die Gribfiles kündigen 5 Knoten Wind aus Nord an.

Um 1120 geht der Anker auf. Doch kaum sind wir aus der Bucht raus, frischt auch schon der Wind auf. Schnell haben wir 6 Bft. raumschots und zunächst einmal nur mit der Fock zu segeln, ist sicher richtig. Mit dem Wind baut sich auch schnell die entsprechende See auf. Übrigens haben wir nie eine Welle überholt, es läuft immer andersrum. Um 1300 haben wir Teneriffas Südspitze, Ponta Rasca querab und längst entschieden, nach San Sebastian, dem Hauptort auf Gomera zu segeln. Um 1330 lässt der Wind etwas nach und pendelt sich bei 4 Bft. ein. Aber es bleibt diesig, so hatten wir uns das nicht vorgestellt. Und die Wale und Delfine? Mögen wohl kein trübes Wetter. Wir setzen das Groß zur Fock und finden uns auf einem Vorwindkurs wieder. Schmetterling und die lange Dünung lassen die Segel immer wieder schlagen, ein Bullenstander wird angeschlagen - wie gut, dass ich zwei weitere Leinen mitgebracht habe, in der Backskiste liegt sonst nichts. Um 1500 hat der Segelspaß ein Ende, wir rollen die Fock ein, der Yanmar tritt wieder seinen Dienst an.

Mal so zwischendurch beschäftigt uns die Frage, warum heißt "unsere" Yacht eigentlich "Cangargüelles"? Wir haben leider vergessen, beim Vercharterer nach einer Übersetzung zu fragen. Weißt Du das?

Peter & Frank liefern prompt per Mail:

José Canga-Argüelles (1770–1843) was a Spanish statesman. He took an active part in the Spanish resistance to Napoleon in a civil capacity and was an energetic member of the *cortes* of 1812. On the return of the Bourbon line in 1814, Canga-Argüelles was sent into exile in the province of Valencia.

Wer tauft seine Yacht auf einen solchen Namen ..?

Wir sind immer noch unterwegs nach Gomera. Drei, vier Segler verlieren sich am Horizont, die beiden großen Fähren pendeln ihre 20 sm zwischen Los Christianos/Teneriffa und San Sebastian auf Gomera. Die Insel taucht langsam aus dem Dunst auf und inzwischen nimmt der Wind wieder zu - mit dem Abstand von zwei Tagen, kann ich die Windverhältnisse langsam deuten. In Landnähe weht der Wind in der Regel parallel zur Küste und wird als Düse verstärkt. Heute gibt's aber nur die kleine "Düse", vielen Dank.

Die Ansteuerung von San Sebastian/Gomera

Wer meine Logbücher kennt, weiß, wie sehr ich immer wieder von der langen atlantischen Dünung schwärme. Für mich ist es immer wieder beeindruckend, wie die tiefblauen Wasserberge einen Kreuzfahrer scheinbar versinken und wieder auftauchen lassen. Um 1800 stehen wir vor der langen Mole von San Sebastian. Das Groß haben wir noch kurz vor der "Haustür" geborgen, weil ein Windsack auf der Hafenmole kräftigen Seitenwind ankündigt. Da wir nicht wissen, wie viel Platz wir dahinter haben, nehmen wir die Segel vorher weg. Erfahrene Kanarensegler mögen darüber schmunzeln ... das wissen wir inzwischen natürlich auch besser. Wir bereiten Leinen und Fender vor. Kerstin legt die Yacht zunächst mal

butterweich an einen Ponton und ein Marinero weist uns einen Platz neben dem Lotsenboot zu. Hier parkt Kerstin die "Cangargüelles" um 1815 nach 30 sm (Gesamt 60) sauber rückwärts an den Steg. Wir haben die erste "Atlantiküberquerung" geschafft, keine Frage! Von mir aus könnter jetzt gratulieren.

Unerwartet entdecke ich einige "alte Bekannte" im Hafen. Die "Santa Maria" von Well Sailing treffe ich ab Juni immer wieder in Heiligenhafen, auch die unter italienischer Flagge segelnde "Famagusta" liegt oft an Steg 12. Von Mola ist die "Eva" hier im Winter unterwegs, mal seh'n, wer uns noch so begegnet ...

... auf jeden Fall jede Menge Katzen, die sich offenbar rund um die Plaza versammeln. Wir suchen in der Altstadt das typischste Kanarenrestaurant und werden natürlich auch fündig.

Tag 4, Dienstag, 11. Februar

San Sebastian/Gomera - La Palma

Bei anderen Törns schreibe ich bei ruhiger Fahrt unterwegs immer am Logbuch, nur hält mein 12 Volt Netzteil an Bord der "Kalami Star" in der Winterlagerhallte seinen verdienten Winterschlaf. Auch der 12 Volt Ladestecker für's iphone liegt zuhause im Auto. Da habe ich mir selbst ein Bein gestellt. Deshalb waren nach der Ankerbucht alle Akkus leer, selbst für den Camcorder wird es manchmal eng. Insofern ist jeder Hafen natürlich auch eine Ladestation. Noch was zum Thema: Freies W-LAN gibt es in keinem Hafen, jetzt aber zurück an Bord.

Heute Morgen müssen wir uns natürlich noch in der Marina anmelden und das ist gar nicht so einfach. Die Personalausweise der Crew müssen vorgelegt werden, also 300 m zurück an Bord und wieder ins Hafenbüro. Jetzt läuft es völlig unkompliziert und eine Nacht für eine 12 m-Yacht kostet 26 €, beinahe wie in Dänemark oder an der Ostsee. Ach ja, Duschen und Toiletten gibt's natürlich auch. Das Wasser ist kalt und der Standard mäßig, doch das überrascht uns nicht.

Die Sonne scheint, wieder frühstücken wir im Cockpit. Jörg hat tatsächlich Brötchen gekauft, so kann's weiter gehen. Dann will Jörg in den Mast, die Decks-beleuchtung ist offenbar lose. Werkzeug gepackt, den Bootsmannsstuhl an und dann geht's hoch. Die Reparatur gelingt und Jörg's erster Ausflug in die schwindelnde Höhe kommentiert er mit sicherem Boden unter den Füßen, "... nochmal muss ich das nicht haben".

Wir schauen auf die einzig an Bord befindliche und wenig aussagekräftige Seekarte. Nach La Palma sind es rund 50 sm und wenn nicht heute, wann dann? Um 1100 legt Annette ab. Wir hangeln uns an den Riesenfähren und an der AIDAvita vorbei auf den Atlantik. Die Segel sind klar zum aufheißen, als uns gleich hinter der Mole eine Böe erwischt und auf die Seite legt. Was ist denn hier los? Die Böe hört gar nicht mehr auf und kommt mit strammen 7 Bft. daher. Wir wenden mit dichtgeknalltem Segel und fahren zurück in den geschützten Bereich. Mit dem 2. Reff und halber Fock kommen wir danach ganz gut voran. Aber immer wieder kommt Wasser über und kündigt eine elende Bolzerei an. So noch 50 sm bis La Palma? Das will niemand, aufgeben aber auch nicht.

Wir segeln zunächst unseren nassen Kurs weiter und als eine Bavaria mit Rollgroß sogar aufkommt, wird nachgetrimmt und jetzt kommt die "Cangargüelles" ins Laufen. Wir lassen das Rollgroß samt Bavaria weit achteraus und ärgern uns erneut über die Lazyjacks, die man nicht wegnehmen kann und ein besseres Profil abschnüren. So was geht doch nicht.

Und warum bleibt jetzt der Wind weg? Wie von Zauberhand werden aus sieben sechs, fünf, vier, drei, zwei, ein Beaufort. Windstille. 45 sm Motorfahrt nach La Palma? Kannste knicken. Die Suche nach Alternativen beginnt und wir verständigen uns auf den angeblich neu gebauten Hafen Garachico. Weder auf unserer Seekarte noch auf dem Plotter zu finden. Wir finden ihn nur in einem Hafenverzeichnis der Kanaren, dass Peter (der mit der zweiten Crew an Bord kommen wird) auf der Boot entdeckt und an uns weiter gegeben hat.

Nach drei Stunden wieder Schaumkämme am Horizont, an der Nordwesthuk von Teneriffa drehen sich die Windräder mit ziemlicher Geschwindigkeit. Rein ins Ölzeug, Schwimmwesten über und dann sind wir schnell wieder bei 6 Bft., diesmal aus Nordost. Der frische Wind folgt (wie immer) der steilen Küste und bildet eine kräftige Düse. Wollen wir weiter nach Garachico müssen wir etwa 10 sm aufkreuzen. "Müssen wir das wirklich", fragt der Skipper, "nach La Palma wäre es zwar wesentlich weiter, aber keine Bolzerei mit ungewissem Ausgang". "Und wenn es da auch so windig ist", entgegnet Annette, "fahren wir dann ewig im Kreis um die Inseln?" So kann man das auch sehen und warum so schnell aufgeben Ralf, vielleicht lässt der Wind ja auch mal nach.

Wir kreuzen bis zur Steilküste und längst ist die Sonne weg, der Leuchtturm Punta Buenavista wird zur zweiten Wendemarke. Der Plotter ist deutlich älter als die Seekarte aus dem Jahr 2009. Das Ding macht uns wahnsinnig, weil es nicht möglich ist, Wegepunkte einzugeben. Immerhin können wir dem Schiffssymbol auf dem Monitor in 3D folgen und uns auf diese Weise an Garachico herantasten. Der neue Hafen liegt hinter einem steilen Felsen. In der Ferne machen wir ein grünes Licht aus, gleich darauf sind es zwei. Da muss der Hafen sein.

Wir sehen im Mondlicht die hohe Brandung an der Felseninsel und halten einen gehörigen Abstand. Dann auf die grünen Tonnen zu. Wir nähern uns vorsichtig Garachico. An Steuerbord die Brandung am Felsen, an Backbord die Brandung an der Küste. Wir sind seit 10 Stunden unterwegs und wollen endlich in diesen Hafen. Der Yanmar tastet sich mit 2 Knoten voran. Dann machen wir auch hinter den beiden grünen Lichtern Brandung aus. Ist dort überhaupt ein Hafen? Wir sind etwa 300 m weg. Normalerweise würde man längst Masten erkennen, Lichter, Leben, aber wir sehen nichts von alledem. Da muss doch der Hafen sein, aber ... da ist keiner, da sind wir uns einig. Und die grünen Lichter vor der Brandung? Keine Ahnung. Das wird uns hier zu riskant, wir drehen ab. Nur wohin?

Ein Teil der Crew schlägt La Palma vor, ein anderer Teil will möglichst schnell in einen Hafen. Und wenn jemand müde ist oder nicht mehr mag, dann folgen wir diesem Gedanken. Wir gehen nach "Los Gigantes" an der Westküste von Teneriffa, bis dahin sind es rund 15 Meilen. Immer wieder schütteln uns die weiterhin kräftige Windsee und die (geliebte) Dünung so richtig durch. Zum Segeln haben wir keine Lust mehr. Dann endlich Teneriffas Nordwesthuk, und wir haben es inzwischen gelernt, dahinter schläft der Wind schlagartig ein. Stille, Mondschein, wir haben warmen Tee, haben uns Brote geschmiert. Nach dem Frust kehrt wieder Leben ein, müdes zwar, aber immerhin.

Los Gigantes liegt am Ende einer gigantischen Steilküste und der Hafen ist beinahe in den Fels gehauen. Als ich mir den Hafen genauer ansehe, der uns auf dem Papier mit 360 Liegeplätzen und einer maximalen Länge von 15 m sofort überzeugt, stelle ich fest, dass diese 360 Boote eher kleine Angelboote sind. Wer das rechtzeitig liest ist klar im Vorteil, geht es mir durch den Kopf, aber noch so einen Garachicofrust können wir uns nicht erlauben. Um 0015 hangeln wir uns zwischen Felswand, leichter Brandung und der Hafenmole in den Hafen. Ist das eng hier. Na klar macht sich jeder Skipper sein Hafenkino vorher im Kopf, aber da wo du drehen willst, liegen jetzt Whale-Watching-Safari-Boote. Dahinter ist es noch enger. Kurz und gut. Wir machen erst am letzten Platz an der Pier fest und mogeln uns später an einem Schwimmsteg - an Steuerbord Wassermotorräder. 60 wirklich aufregende Meilen (Gesamt 120) haben wir heute im Kielwasser.

Eine Frage muss mitten in der Nacht noch beantwortet werden: Gibt es den Hafen Garachico überhaupt? Ja, es gibt ihn und die beiden grünen Lichter waren tatsächlich das Fahrwasser in den Hafen. Ein rotes Feuer gibt es dort nicht, weil die Backbordfahrwasserseite bereits durch den Fels begrenzt wird. Der Hafen ist nur bei südlichen bis östlichen Winden wirklich geschützt ansonsten muss er häufig gesperrt werden, weil das Ein- und Auslaufen gefährlich werden kann. Haste den sicheren Hafen glücklichen erreicht, kann es sein, dass Du in der Mausefalle sitzt und nicht mehr raus kannst. Wir haben alles richtig gemacht.

Frank hat das Foto von Garachico bei googlemaps für uns kopiert und gemailt. Bei Nacht und kräftiger Brandung sieht das ganz anders aus. Die roten Pfeile zeigen, wie nah wir der Einfahrt und der Brandung an der Mole waren und dennoch keinen Hafen ausmachen konnten. Die grünen Kleckse markieren die Lichter, etwa so wie wir sie gesehen haben.

Tag 5, Mittwoch, 12. Februar

Los Gigantes/Teneriffa - Puerto de Santiago/Gomera

Für Duschen und Toiletten brauchste einen Schlüssel, also zur Hafenmeisterei. Vorsichtshalber nehmen wir die Personalausweise mit, aber das reicht noch lange nicht. Hier will man die Bootspapiere sehen, den Versicherungsnachweis und logisch, im Marinabüro schieben sich fünf Personen die Papiere hin und her - das kenne ich nur aus griechischen Häfen. Von mir aus. Die Duschen und Toiletten erfüllen nicht mal einen Mindeststandard, einfach gigantisch.

Am Hafen die üblichen Tavernen, natürlich gibt es deutsches Bier und BILD ist auch schon da. Ein deutsches Ehepaar füttert Fische, so wie man bei uns zuhause am Mittellandkanal Enten füttert. Das lockt natürlich die gemeine Luftratte und den benachbarten spanischen Kneipier an: "Fische könnse füttern, Tauben füttern ist hier streng verboten!" Hier geht es auch wesentlich um Wale, Delfine und Jetski fahren. Bevor der Zirkus richtig losgeht, sind wir weg und schon wiedermittendrin. Beinahe vor der Haustür fängt uns eine riesige Schule Delfine ab. Einige begleiten uns wieder am Bug, andere an den Seiten und wir rufen uns gegenseitig zu, wo es die meisten Delfine gibt. Ich stehe mit dem Camcorder am Bug und freue mich über die tollen Aufnahmen - später stelle ich fest, dass ich statt der Aufnahme- die Stopptaste gedrückt habe. Geht's noch?

Auf dem Wasser ist es ruhig, wir sind auf der Leeseite von Teneriffa, überstrahlt vom 3.717 m hohen Teide, Spaniens höchstem Berg. Motorfahrt. Endlich Zeit, das Logbuch weiter zu schreiben. Als wir in die Nähe von Gomera kommen, begrüßt uns wieder die "Düse", allerdings so gemäßigt, dass wir nur einen kurzen Segelversuch mit der Fock wagen, dann verabschiedet sich der Wind schon wieder. Sind wir nicht zum Segeln hier? Haben nicht alle davon geschrieben, dass das hier kein Kaffeesegeln ist? Und jetzt trinken wir unterwegs Kaffee?

Nee, wir warten lieber noch bis zur nächsten Bucht. Hinter einem Felsvorsprung verstecken sich beinahe zwei Ankerlieger. Dahin gehen wir auch, und als die Revierliteratur ebenfalls zustimmt geht unser Grundeisen nach 25 sm (Gesamt 145) auf Tauchfahrt. Wo sind wir denn hier gelandet? Auf einem Felsvorsprung steht ein nackter Mann und meditiert. Höhleneingänge sind mit Stoff verhängt. Wenn man genauer hinschaut entdeckt man jede Menge Leben und da drüben den Trampelpfad nach Santiago. Ist das eine der Hippie-kolonien, von denen wir vorher gelesen haben? Offenbar. Wir ankern an der Playa de la Cinguarime, etwa eine Meile von Puerto de Santiago, unserem eigentlichen Ziel, entfernt. Wir bleiben hier.

Da drüben tatsächlich einige Hippies, vielleicht mit sich und der Welt im Reinen, und an Bord die, ja wer oder was sind wir eigentlich ..? Wir trinken unseren Ankommenssherry, Kaffee und Kuchen. Der männliche Teil der Crew geht baden und danach diskutieren wir über Sozialsysteme, den Missbrauch desselben, während bereits die Sonne untergeht. Es gibt hier fast keine Dämmerung, ratzfatz ist es dunkel. In einigen Höhlen brennt ein schwaches Licht. Wir verteilen "Hausnummern" und aus der Ferne hören wir die Trommeln, die offenbar schon seit Jahrzehnten hier geschlagen werden. Ein wunderbares Nudelgericht beschließt den 5. Tag unserer Reise und als in Höhle Nr. 7 das Licht gelöscht wird, geht auch die Crew der "Cangargüelles" schlafen.

Tag 6, Donnerstag, 13. Februar

Playa de la Cinguarime/Gomera - Puerto de la Estaca/El Hiero

Das kann doch nicht sein, die Tankanzeige steht immer noch auf 3/4? Die Akkus (nicht die Batterien der Yacht) sind leer und der Wind lässt weiter auf sich warten. Uns steht

vermutlich wieder eine Motorfahrt bevor. Wir wollen die kleinste und westlichste Insel besuchen, El Hiero. Aber der Reihe nach.

Die Badeplattform runter geklappt, die Badeleiter ins Wasser und rein in den Atlantik. Ein, zwei Runden ums Schiff, danach die warme Dusche an Bord und Frühstück im Cockpit. Die Sonne meint es wieder gut mit uns, aber wir wissen längst, dass in der Nacht von Freitag auf Samstag ein Sturmtief die Kanaren erreichen wird. Das wollen wir natürlich in einem sicheren Hafen "abwettern". Auch gegenüber in Nr. 7 beginnt der neue Tag. Wie lebt es sich wohl bei Schlechtwetter in der Höhle?

Nach dem Frühstück checke ich Ölstand und Seewasserfilter und rechne den Dieselverbrauch hoch. 100 Liter sollten noch im Tank sein. Das müsste bis El Hiero und zurück nach Gomera oder rüber nach Santa Cruz auf La Palma reichen. Um 1000 geht der Anker auf und ein paar Minuten später machen wir eine kleine Hafenrundfahrt in den Puerto de Santiago, das war unser gestriges Ziel. Wie schön, dass wir geankert haben, das sieht hier wirklich langweilig aus. Ein paar Gebäude, eine kaum schützende Mole, keine Stege für Yachten, da war es als Nachbar von Nr. 7 schon interessanter.

Die Überfahrt nach El Hiero wird zu einem solchen Langweiler, dass ich zwischen 10 und 1800 Uhr 150 Seiten Jimi Hendrix lesen kann: Von "Starting at Zero", hatte ich mir mehr versprochen, aber der Tag hat ja erst begonnen. Dass wir ein Motorsegler sind ist ja schon bekannt. Auch heute leider mehr vom selben. Gegen 1600 rufe ich die Marina de la Estaca auf El Hiero über Funk an, aber das einzige, was ich wirklich verstehen kann ist "Good Afternoon". Als wir um 1630 endlich unseren Jockel in der Marina abstellen, steht ein gut uniformierter Polizist auf der Pier, von dem wir erwarten, dass er gleich mal die Papiere sehen will. Daneben ein Zivilist, der sofort betont, dass er sich hier nicht auskennt und der dritte Mann hält sich ganz raus. Alle bedauern jedenfalls, dass die relativ neue Marina weder Strom noch Wasser zu bieten hat. Aber genau davon hätten wir gern und schnell sind die Leinen wieder los. Wir nehmen Kurs auf Puerto Restinga, dem südlichsten Hafen des Archipels. Da unten war früher das Ende der Alten Welt. Kein Seemann fuhr damals freiwillig an den Rand der Hölle - wir trau'n uns.

Diesmal motort uns Annette in den Hafen (links), doch es gibt keinen freien Platz. Also legen wir uns nach 53 sm (Gesamt 198) problemlos an den Kopf des Schwimmsteges, holen das Stromkabel aus der Backskiste und genau in diesem Moment bekommt Manolo seinen ganz großen Auftritt. Ich weiß nicht, ob Manolo wirklich Manolo heißt, aber das ist auch nicht wichtig. "No possibile, no possibile", gestikuliert der spanische Ordnungshüter, wir sollen hier weg. "Was will der denn hier?", denken wir. Einen bewaffneten Hafenmeister hatten wir noch nie.

Manolo misst maximal 160 cm in der Höhe und wohl auch im Leibesumfang. Er trägt seinen verwegenen grauen Schnauzbart so lässig wie den Gummiknüppel an seiner rechten Seite und den Revolver. Seine braune Uniformhose und die mächtigen Stiefel haben schon bessere Zeiten gesehen. Ist der nun Hafenmeister, von der Guardia Civil oder aus einer Operette? Völlig egal, Manolo wiederholt permanent, "no possibile, no possibile" und deutet auf die andere Hafenseite. Es gibt hier am Steg zwar noch ein paar freie Plätze, nur die sind für die "Pescadores" (Fischer) oder privado, also nicht für uns. Klar, der Ordnungshüter bleibt hart, außerdem ist unsere Yacht viel zu grande für diesen Steg, bedeutet Manolo gestenreich.

Dabei haben wir super fest gemacht und nur hier am Steg gibt es Strom für die leeren Akkus. Wir wollen doch nur eine Nacht bleiben und das Wetter bleibt ruhig, versuchen wir es noch einmal. Mein Laptop ist empty, mein Camcorder und mein Handy leuchten tiefrot, aber das interessiert Manolo nicht. Ein spanisch sprechender Engländer wird zu Rate gezogen, aber der kann auch nur "No possibile, no possibile" wiederholen und schlägt sich auf die spanische Seite. England! Warte nur bis zur WM! Kurz & gut, wir verholen auf die andere, von der EU geförderte Seite - ohne Strom und Frischwasser.

Drüben angekommen begrüßt uns erneut ... Manolo und verlangt den Passporto vom Capitano und die Bootspapiere. In der Hand hält er ein kleines Notizbuch, in das er umständlich die Personalausweisnummer einträgt. Auf der DIN-A6 Seite stehen bereits ca. 60 Zahlenfolgen in allerkleinster Schrift, ohne jedes System, jetzt sind es 61.

Immerhin müssen wir nicht bezahlen. Nein, wir sind nicht unhöflich, wir haben auch nicht über Manolo gelacht. Annette besteht sogar darauf, dass wir uns auf keinen Fall über Manolo ärgern dürfen, Strom gibt es schließlich in jeder Kneipe. Und so läuft es denn auch. Die haben nicht nur Strom für die Akkus, sondern auch eine leckere Paella.

Tag 7, Freitag, 14. Februar

Puerto Restinga/El Hiero - Marina La Palma/La Palma

Als wir Manolos Hafen Restinga auf El Hiero (oben) am Ende der Alten Welt verlassen, haben wir uns ein enges Zeitfenster gesetzt: Ab Mitternacht, so die Gribfiles von gestern Abend, wird es schweres Wetter geben und wir brauchen für die nächsten zwei Tage einen wirklich sicheren Hafen. Wir entscheiden uns für die offenbar grünste und schönste Insel im Archipel, für die Marina in Santa Cruz auf La Palma und haben ab sofort 65 Meilen vor uns - wenn's gut läuft. Läuft es schlecht und das Sturmtief kommt ein paar Stunden früher müssen wir eben noch schneller sein.

Um 1000 sind wir draußen und ab sofort koppeln wir jede Stunde neu, damit wir das Zeitfenster nicht selbst schließen. Koppeln wir mit 5 Knoten sind wir um 2300 Uhr da, wir müssen schneller sein. In Lee von El Hiero, na klar, Motorfahrt. Mit dem Groß als kleine Stütze schaffen wir bei Marschgeschwindigkeit 7,3 Knoten - wir sind im Plan. Ab Mittag soll

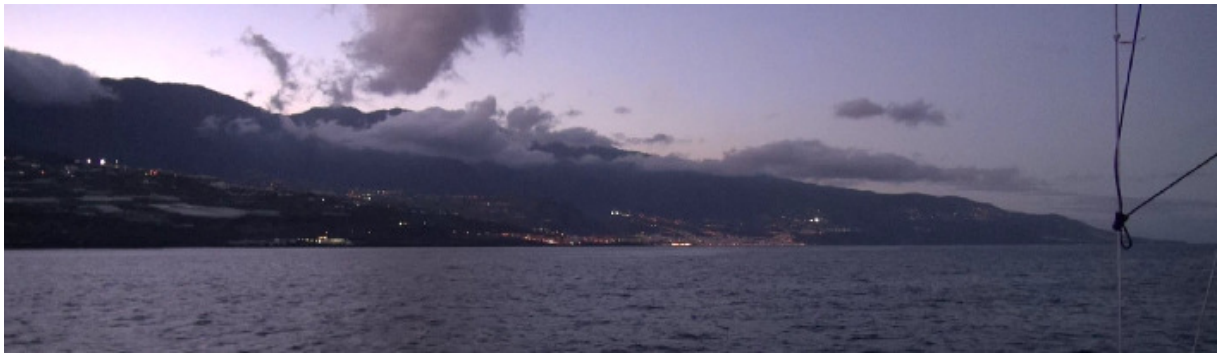
der Wind langsam zunehmen und von W auf NW drehen. Wir warten lange auf den Wind, aber ab 1400 segeln wir endlich - ohne Maschine. 30 Meilen haben wir im Kielwasser, jetzt noch 35.

Wir beobachten das Barometer, die Wolkenbildung und immer wieder geht der Blick zur Logge. 6,7 Knoten, das passt. Aus NW ziehen Altocumulus auf, lösen sich wieder auf, nichts Aufregendes. Dennoch spüre ich dieselbe Anspannung, wie noch vor ein paar Tagen vor Garachico. Der Wind legt langsam zu. Längst haben wir La Palma vor uns. Wir binden das erste Reff in's Groß, die Geschwindigkeit ändert sich nicht.

Um 1600 haben wir 43 sm auf der Logge. Das Barometer fällt jede Stunde um ein hPc, wir haben jetzt beständig 5 Bft. Der Autopilot macht einen ausgesprochen guten job und hält uns sicher auf Kurs. Das ist eine Riesenentlastung, wir sind weiterhin im Plan. Der Wind legt langsam zu, aber es ist nicht der Wind, der wirklich zulegt, sondern der Kap- oder Düseneffekt, der den Wind immer mehr antreibt. Ab 1720 nehmen wir das Groß ins zweite Reff und haben trotzdem noch zu viel Tuch drauf. Die "Cangargüelles" luvt immer wieder an. Der Windmesser zeigt verharmlosende 6 Bft., doch m.E. sind wir längst bei 7. Bei der Gelegenheit: Die Instrumente sind ein Thema für sich. Die Logge zeigt 5 und der Plotter 7,5 Knoten über Grund. Üblicherweise wäre die Differenz eine Angabe über den Strom, in diesem Fall sollte die Logge einfach mal gereinigt und neu justiert werden. Niemand an Bord ärgert sich über so viel Wind. Im Gegenteil, wir freuen uns über einen herrlichen Segeltag und besonders darüber, dass uns der Wind im Zeitplan hält.

Um 1730, wir haben die Südspitze von La Palma querab, sehen wir in der Ferne eine ganz andere Wasserfarbe. Ist es dort etwa ruhig? Wir haben lange spekuliert, ob uns mit der Landabdeckung der Wind vielleicht doch entgegen oder sogar als Fallböen über die hohen Berge kommt. Unsere kanarische Erfahrung muss ja erst noch wachsen. Wie schön, nach 15 Minuten segeln wir in ruhiges Wasser, wir sind in Lee von La Palma, Windstille. Bis zur Marina sind es nur noch 13 Motormeilen, das sollte bis 2000 zu schaffen sein. Sind wir durch?

Die Ostküste der Vulkaninsel liegt bereits im Schatten, es wird kühl. Wir könnten doch schon essen? Kein Problem für die Pantrycrew, schnell sind die Nudeln mit der "verlängerten" Sauce auf der Back und wir sind so was von zufrieden ... wären da nicht immer wieder Schwimmer von Netzen auf dem Wasser, die man schlecht ausmachen kann. In der Nacht wären wir da voll rein gerauscht.



Der Flughafen von Santa Cruz de La Palma kommt in Sicht und wenig später haben wir Stadt und Hafen vor uns - siehe oben. Um 2015 begrüßt uns ein Marinero und weist uns einen Platz am Schwimmsteg zu. Jörg fährt die "Cangargüelles" sicher an den Liegeplatz, wir haben nach 67 Meilen (Gesamt 265) den sicheren Hafen erreicht.

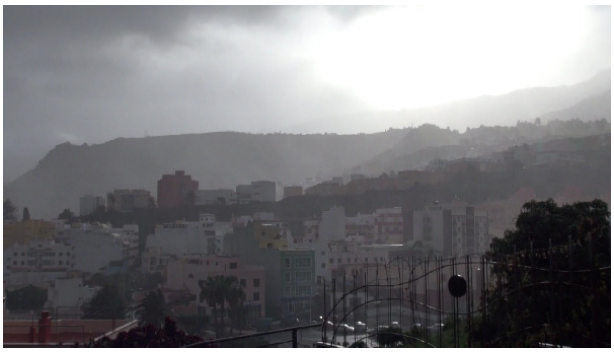
Obwohl es niemand wirklich ausspricht, löst sich bei allen die Anspannung dieser auf Tempo getackteten Überfahrt. Ich bin richtig froh, dass wir den Zeitplan so konsequent eingehalten haben. Irgendwann nachts um zwei beginnen Sturm und Regenschauer an der gut gefenderten Yacht zu rütteln. Mit Ausnahme des Chronisten, der sich noch mit diesem Logbuch quält, schläft die Crew längst gut und sicher.

Tag 8 und 9, Samstag/Sonntag, 15. und 16. Februar

Hafentage Marina La Palma, Santa Cruz/La Palma

Die rasante Überfahrt ist bereits Schnee von gestern und manchmal stehen die Dinge einfach Kopf. Der Sturm treibt schaurige Schauer und mehrfach sogar Hagel durch den Hafen. Draußen kocht die See und in den Bergen bleibt der Schnee ab 300 m liegen - siehe die Fotos oben. Die Sahara ist keine 200 Meilen weg. Gäbe es auf La Palma einen ebenso engagierten Liftbetreiber wie in Braunlage/Harz, wären hier und heute die Pisten, Loipen und Lifte in Betrieb. Wie viel Schnee liegt derzeit im Harz? Wir sind jedenfalls heilfroh, dass wir im bisher besten Hafen einen sicheren Platz gefunden haben. Heute und Morgen wird hier (hoffentlich) niemand ein- oder auslaufen.

Und weil es sich hier um ein Logbuch handelt, nur mal diese Bilder als Beleg, dass wir wirklich in Santa Cruz auf La Palma sind. Eine ausgesprochen interessante und schöne Stadt. Die seit 20 Jahren hier lebende deutsche Betreiberin einer Eisdiele erzählt uns, dass es solche Wetterkapriolen nur sehr selten, na vielleicht einmal im Jahr auf der Insel gibt. Da haben wir ja richtig Glück, dass wir diese Eiszeit erleben dürfen, bedanken wir uns mit der Empfehlung, bei unserem nächsten Besuch doch auch mal Glühwein anzubieten.



Ich würde mich jedenfalls nicht wundern, wenn auf der nächsten Plaza gerade ein Weihnachtsmarkt seine Pforten öffnet. Wann haben wir zuletzt gebadet? Vorgestern in der Ankerbucht vor Gomera.

Heute mal ein Blick in das Innere der "Cangargüelles".

Links Salon und Kartentisch. Rechts der Blick in die Pantry, die prima funktioniert. Der Kühlschrank ist richtig groß und mit Körben ausgestattet, ausgesprochen praktisch.

Links die Stb-Achterkabine, mit dem kleinen Schrank. Hier schlafe ich. Dass die Bude nicht so schön aufgeräumt ist liegt daran, dass ich ja für vier Wochen Klamotten mit habe und das Bettzeug und weiteren Kram für die nächste Crew. In der luftigen und großen Vorschiffskabine (rechts) wird gerade Bettwäsche getrocknet. Die Yacht ist vorn offenbar nicht ganz dicht. Auch in die Bb-Achterkabine tröpfelt es rein. Nicht schön. Das Duschbad habe ich nicht fotografiert. Ja, wir haben eine separate Dusche an Bord, ein wirklich großer Luxus. Im Moment genießt allerdings unser Schlauchboot die Dusche für sich, weil wir das bei Schlechtwetter nicht auf dem Vordeck spazieren fahren wollen. In den Backskisten kriegen wir es leider nicht unter.

Heute sind wir mit dem Bus quer über die Insel gedüst. Aufgrund des immer noch kräftigen Windes habe ich mich mit einem dicken Pullover bewaffnet - völlig umsonst. Auf der Leeseite der Insel ist es nahezu windstill, die Sonne scheint, Frühsommer. Wir wollen gar nicht mehr zurück. Am Wegesrand Bananen-plantagen, die Mandelblüte, Kakteen ohne Ende und sogar Avocados. Ich wusste gar nicht, dass die auf Bäumen wachsen - Foto nächste Seite.

Dann doch der Blick mit dem Tele aus dem heiteren Tal rauf in die Berge und als wir zurück in Santa Cruz sind, weht immer noch derselbe kräftige Wind, immer noch ziehen Regenschauer durch den Hafen. Zum Trost gehen wir heute noch einmal ins La Lonja essen. Vermutlich das schönste Restaurant in Santa Cruz.

Aber es reicht langsam, wir müssen hier raus, schließlich haben wir Sommer gebucht. Die Gribfiles versprechen für Morgen 15 Knoten aus Nord. Das sollte gut zu machen sein. Bleibt nur die Frage, wie stark die Düse an den Küsten ausfallen wird. Wir werden es erleben.

Tag 10, Montag, 17. Februar

Marina La Palma Santa Cruz/La Palma - Puerto Colon/Teneriffa

Gribfiles: Anfangs 20, später 15 Knoten aus N

Schon in der Nacht ist die polnische Hanse rausgefahren. Dabei weht und stürmt es weiterhin, ich habe nicht wirklich viel geschlafen. Immer wieder ruckt die Yacht in die Leinen, quietschen und knartschen die Fender, heult der Wind durchs Rigg. Wir sind richtig neidisch auf die anderen (Eigner)Yachten, die sich wie eine Spinne zwischen die Arme der Schwimmstege legen können ohne dass die Fender quietschen. Wir haben leider nur diese vier Leinen.

Am Morgen scheint endlich wieder die Sonne. Die Wolken nehmen Kurs auf Teneriffa. Wir frühstücken, gehen rüber an die Tanke (der Liter Diesel kostet hier 1,06 €, wie auf Helgoland) und um 1000 verlassen wir den wirklich beeindruckenden Hafen. Für drei Nächte haben wir 60 € bezahlt, incl. Strom und ausgesprochen gepflegten sanitären Anlagen.

Hinter der langen Mole setzen wir das Groß im 2. Reff und rollen die Genua zu 50 % aus. So kann's gehen, denke ich und natürlich kommt es anders. Wütende Böen legen die "Cangargüelles" gleich hinter der Mole immer wieder auf die Seite. Die See geht 2 - 3 m hoch und wir haben alle Mühe, die Yacht auf Kurs zu bringen. 6 - 7 Bft., in Spitzen bis 8 haben uns die Gribfiles nicht versprochen. Wenigstens sind wir auf Halbwindkurs.

Wir kanarischen Segellehrlinge haben natürlich gelernt, dass die Gribfiles die lokalen Abweichungen nicht anzeigen. Die Insel La Palma steigt hinter Santa Cruz bis auf 2.400 m sehr steil an, da bildet sich vor der Insel natürlich eine kräftige Düse, die uns sofort in den Vollwaschgang steckt. Weil wir wissen, dass die Windsituation in 10 - 15 Meilen abnehmen wird, lassen wir uns auf dieses Spiel ein. Und wenn nicht? Zurück wär's nicht ganz so lustig!

Natürlich koppeln wir wieder mit und beobachten das Wetter sehr genau. Der Blick auf das Barometer verrät, ... dass es sich seit drei Tagen nicht bewegt hat, das Ding ist ja kaputt!!! Dabei habe ich mich schon auf der Reise von El Hiero nach La Palma gewundert, dass das aufziehende Sturmtief keinen Druckabfall ausgelöst hat. Aber wir wissen es bereits: Nicht alle Instrumente zeigen, was sie versprechen. Um 1400 haben wir endlich Beaufort 5, inzwischen sind wir 27 Meilen von Santa Cruz entfernt, bis Puerto Colon sind es noch 37. Eine Yacht begegnet uns auf Gegenkurs, mit den gleichen Reffs wie wir, die sind ja früh los - siehe links.

Auf dem Foto oben sieht man wieder gut die atlantische Dünung. Die geht bestimmt 4 - 5 m hoch, ist aber auch unendlich lang. Am Ruder ist Weihnachten: Jörg will unbedingt steuern, obwohl der Autopilot längst seinen Dienst angetreten hat. Annette will das Ruder gar nicht mehr hergeben und zuletzt dreht Kerstin am Rad. Längst haben wir den Teide wieder im Blick. Wir sehen bereits die Windräder auf der Nordwesthuk, die beiden Leuchttürme und irgendwo da hinten im Dunst liegt Garachico, das wir in finsterer Nacht nicht gefunden haben. Einen Strich an Backbord haben wir inzwischen Los Gigantes, als wir um 1600 Groß und Genua ausreffen. Wie versprochen haben wir jetzt Bft. 4.

Klar, der Teide ist bis runter auf 2.000 m schneebedeckt und endlich mal für einen Moment wolkenfrei. Das aktuell beliebteste Fotomotiv an Bord. In vier Stunden wollen wir in Puerto Colon sein. Werden wir vor Teneriffas Küste noch einmal in den Vollwaschgang gesteckt? Werden wir, doch der Wind fällt jetzt raumschots ein und nimmt mit jeder Meile Landannäherung stetig zu. Bald sind wir mit 30 Knoten wieder bei Bft. 7. Das vor zwei Stunden ausgereffte Tuch reffen wir wieder ein, wir sind in der Düse von Teneriffa.

Langsam wird es dunkel. Während der Teide noch in der strahlenden Sonne liegt sind die Küstenorte bereits hell erleuchtet. Die Nacht klettert von der Küste bergauf. Inzwischen rauschen wir zeitweise mit 8 Knoten in die Dunkelheit. Nachts empfinde ich das Tempo deutlich höher als tagsüber und langsam wird unheimlich es mir, weil wir beinahe auf Vorwindkurs segeln und jede Welle eine Patenthalse auslösen könnte. Bei diesen Bedin-

gungen kann niemand mehr einen Bullenstander anschlagen, also nehmen wir das Groß runter und allein mit der Fock wieder Fahrt auf. Wir surfen Puerto Colon weiterhin mit 7,5 Knoten entgegen.

Die Hafenansteuerung wird wieder zu einer Geduldsprobe, kein Richtfeuer, kein Feuer auf der Mole, wo müssen wir rein? Hell erleuchtete Bettenburgen, davor die Brandung, nur kein Hafen. Wir können bereits McDonalds lesen und tasten uns dabei mit langsamer Fahrt an die Brandung. Der blöde Plotter kann wenigstens vergrößern und mit uns ins Bild fahren. Auf diese Weise hangeln wir uns in den Hafen und entdecken schlussendlich auf der Mole doch ein grünes Feuer. Von draußen nicht zu sehen! Im Schutz der Mole werden Leinen und Fender klar gemacht, nur wohin? Es gibt keinen freien Platz, nicht mal irgendwo im Päckchen ... vielleicht noch in der Hafeneinfahrt an der hohen Betonpier der Tanke. Alle Fender und Leinen rüber nach Steuerbord und irgendwie kriegen wir alles so fest, dass wir immerhin ruhiger liegen, als in Santa Cruz. Um 2110 sind wir nach 67 sm (Gesamt 332) wieder auf Teneriffa. Nebenbei ein dickes Dankeschön an einen freundlichen Marinero, der uns mit ein paar dicken Fendern aushilft - hier steht einiges an Schwell.

Na klar, am Ende gelingt (fast) jedes Anlegemanöver und gerade deshalb an dieser Stelle ein dickes Dankeschön an die Crew, die wie selbstverständlich erkennt, was zu tun ist. Viele Worte oder lautstarke Kommandos sind meine Sache ohnehin nicht. In der Regel fährt die Crew alle Manöver selbst, in diesem Fall habe ich den job übernommen. Ich bin Charterer und Versicherungsnehmer, diese Entscheidung lasse ich mir nicht nehmen.

Tag 11, Dienstag, 18. Februar

Puerto Colon - Marina del Sur/Teneriffa

Gribfiles: 15 - 20 Knoten aus N - NNO

Das war klar, um 0630 werde ich durch Geräusche an Deck wach - die geliehenen Fender werden gerade wieder abgeholt. Der Marinero macht mich darauf aufmerksam, dass die Bootstankstelle ab 0730 öffnet und wir dann den Liegeplatz geräumt haben müssen. Eine Alternative gibt es leider nicht, "... fragen sie beim Capitano", aber der öffnet erst um 0900. Ich wecke die Crew, wir nehmen einen Café im Stehen und legen um 0745 ab, so früh waren wir noch nie und eine Fahrt in den Sonnenaufgang hat ja auch was.

Wir haben uns vorgenommen, nach der gestrigen strapaziösen Überfahrt nur einen kleinen Schlag zu segeln, das Wort "verholen" passt an dieser Stelle wohl besser. Also rutschen wir

mit dem Sonnenaufgang wieder rein in die Düse, die es sich heute ganz anders überlegt hat. Nur ein bisschen Wind, zum Segeln leider zu wenig, erinnert uns an die ersten Tage, als

wir viel zu häufig motoren mussten. Damals haben wir nicht nur Delfine auf dem ruhigen Wasser beobachtet, sondern auch immer wieder die ganz kleinen farbenprächtigen Segel dieser Spezies - Bild links. Da ich mit meinen Internet-aktivitäten haushalten muss, die Frage an Dich: Um was für Segler handelt es sich? Das würden wir gerne wissen.

Peter klärt uns ein paar Tage später auf: Mit den Atlantikströmen kommen fast jedes Jahr hunderte Quallen der Gattung „Physalia physalis" bis zu den Kanarischen Inseln. Jetzt hat es die Strände der Gemeinde Güímar im Nordosten von Teneriffa getroffen. Vor der Küste der Gemeinde wurde ein Schwarm der „Portugiesischen Galeere" gesichtet. Weil diese Quallenart äußerst giftig ist – sie kann mit ihrem Nervengift starke Schmerzen, Allergien und sogar Lähmungs-erscheinungen verursachen - wurden bis vorerst Freitag, den 14. Februar, alle Badebereiche gesperrt. Der Gesundheitsbeauftragte der Gemeinde Güímar, Sixto Alfonso, gab bekannt, dass aktuell die Gefahr beobachtet wird und eine Verlängerung der Schließung überlegt wird. Bis auf weiteres wurden alle betroffenen Küstenabschnitte mit deutlichen Warnschildern und roten Fahnen versehen. Alonso rät dringend davon ab, mit den Quallen in Berührung zu kommen. Selbst tote Tiere dieser Art können noch schwere Komplikationen hervorrufen.

Um 0915 haben wir Teneriffas Südspitze, Ponta Rasca, querab. Und eine halbe Stunde später manövriert uns Annette nach 13 sm (Gesamt 345) elegant und rückwärts in die Marina del Sur. Der Hafenführer dazu: *"Einer der bezauberndsten Häfen von Teneriffa, eingebettet zwischen Stränden und kleinen Buchten und der Teide sieht majestätisch auf ihn herunter. Dies ist ein moderner Hafen mit einem historischen Fischer-dorf (Las Galletas), der den Besuchern ein ganz besonderes Flair anbietet."*

Der moderne Hafen verfügt über zweifelhafte sanitäre Einrichtungen und das historische Fischerdorf (im Hintergrund) liegt in der Einflugschneise zum Airport Teneriffa Süd. Der Teide sieht auch nicht majestätisch auf uns herunter, sondern wird den Schreiber dieser und anderer Hafenbeschreibungen am jüngsten Tag in seinem Literaturfegefeuer 24 Stunden lang seine eigenen Zeilen vorlesen lassen. Das mal dazu. Im Vergleich mit La Palma kostet der Liegeplatz in der Marina del Sur mit 26 € gleich 6 € mehr. Trotzdem - wir sind sehr zufrieden, Wind und Welle können uns hier nichts anhaben, wir haben Wasser, Strom und lassen heute mal die Seele baumeln. Schau'n wir mal, wie dieser Tag endet ... Morgen wollen wir rüber nach Gran Canaria.

So langsam scheint das Logbuch auch zuhause angekommen zu sein. Natürlich hat die Nachfolgecrew jede Zeile aufmerksam gelesen. Nun schickt uns Stegnachbar Bernd liebe Grüße:

Hallo Ralf,
es scheint Euch ja richtig Spaß zu machen auf dem Törn Rund um die Kanaren. Es ist immer wieder schön und interessant Deine Reiseberichte zu lesen. Berichte bitte weiter von den Törns und immer ein Fingerbreit Weiss-oder Rotwein im Glas.
Liebe Grüße auch an die tolle Crew.
Bernd von der "BACCHUS"

Danke Bernd, aber die drei Punkte in Mainz wären mir lieber gewesen, als ein Fingerbeit Weiss- oder Rotwein. Offenbar habt ihr aber verdient gegen 96 gewonnen, Glückwunsch.

Tag 12, Mittwoch, 19. Februar

Marina del Sur/Teneriffa - Puerto Mogán/Gran Canaria

Gestern Abend waren wir Essen. Annette und ich stellten amüsiert fest, dass wir kulinarisch häufig einer Meinung sind. Bestellen wir nun Cerne oder Muscheln? Annette nimmt die Muscheln und ich bestelle Cerne, dann teilen wir auf halbem Weg. Aber was ist Cerne für ein Fisch - ein Wrackbarsch, verrät Google später. Und warum waren die in Wein bestellten Muscheln natur? Fragen über Fragen, aber das war gestern, heute geht's rüber nach Puerto Mogán auf Gran Canaria

Die Gribfiles geben uns für die Überfahrt 20 Knoten aus NO, das Segelwetter von Wetteronline ist da schon genauer: N0 5 - 6, Böen 7

Um 0920 sind wir draußen. Bei vielleicht 3 Bft. setzen wir das Groß gleich im 2. Reff - man weiß ja nie - und die Fock wieder auf 50%. Noch sind wir in der Landabdeckung, doch als wir unseren ersten Ankerplatz am Montana Roja passieren, legt der Wind langsam zu. Auf Samtpfötchen kommt er beinahe angeschlichen. Der Autopilot steuert 106° und wir haben rund 46 Meilen vor uns. Von Gran Canaria ist nichts zu sehen, doch der Teide wird uns noch lange begleiten. Der Wind nimmt langsam Fahrt auf, wir sind in der Düse, 5 Bft. Die "Cangargüelles" legt sich auf die Seite. Jörg schaltet den Autopiloten ab und steuert selbst.

"Da ne Schildkröte", und tatsächlich, eine Meeresschildkröte kreuzt unseren Kurs. Die Videokamera kann sie leider nicht mehr einfangen. Noch eine Schildkröte, wieder nicht eingefangen. Die sehen bei dem Seegang so was von hilflos aus und legen doch tausende Meilen zurück. Jörg meint, " ... die sind ganz bestimmt nicht hilflos, Schildkröten haben die Dinosaurier noch persönlich gekannt und die werden noch schwimmen, wenn sich niemand mehr an Menschen erinnern kann." Is wohl doch eine Bildungsreise.

Der Wind legt auf 6 Bft. zu, wir reffen die Fock ein wenig mehr. Die Stimmung ist gut, wir können Puerto Mogán auf direktem Kurs erreichen. Wir segeln am Wind und müssen weder Höhe kneifen noch bolzen. Die Wellenhöhe liegt bei 2 - 3 m, ab und zu kommt Spritzwasser über. Ein Tanker kreuzt in der Ferne unseren Kurs. Leider muss der Skipper pinkeln und so müssen wir mal wieder beidrehen. Ich erwähne das nur, damit ihr euch an dieses Manöver erinnert: Klar zum Beidrehen? Ist klar. Re und jetzt bleibt die Fock back stehen, die Yacht geht durch den Wind. Schulmäßig müsste man jetzt noch das Groß fieren, aber da Jörg noch am Ruder steht, steuert er das Manöver aus, der Skipper ist erleichtert. Wir nehmen wieder Fahrt auf, indem wir mit dicht geknalltem Groß vorsichtig halsen. Schnell sind wir zurück auf Kurs.

Wieder Schildkrötenalarm, doch inzwischen muss jeder auf sich selbst achten. Der Wind pendelt sich jetzt bei 30 - 34 Knoten ein und kratzt damit schon an der 8! In Böen sollte es sieben geben und nicht permanent, davon waren wir ausgegangen. Gelegentlich kommt

richtig Wasser über und der Rudergänger bräuchte besser eine Taucherbrille. "Welle", ist jetzt unser Weckruf, aber das geht manchmal so fix und schon sind wir salzwassergeduscht.

Fotografieren oder gar filmen mag niemand mehr. Viel später habe ich doch noch die Videokamera ausgepackt und damit diese Fotos im geschützten Cockpit nach Lee "geschossen". Die heitere Sitzhaltung (oben) währt nicht lange. Die Dschunxx wechseln sich stündlich am Ruder ab, die (lange) Welle geht 3 - 4 m hoch. Die kanarischen Segellehrlinge arbeiten an ihrem Gesellenstück. Ein Containerfrachter passiert unseren Kurs und lenkt die Aufmerksamkeit in eine andere Richtung.

Immer wieder ein Schwall Wasser, unberechenbar. Noch einmal drehen wir bei, dann weiter 106°. Annette verzieht sich in die Koje, steuern wird zum Kraftakt. Der richtige Segeltrimm ist nur noch Makulatur, um etwas Druck abzubauen, öffnen wir das Groß ein wenig, der Ruderdruck steigt. Das Ding ist ohnehin schwergängig. Der Kurs pendelt zwischen 90 und 130°, genauer geht's nicht. Stundenlang segeln wir so. Die Konturen von Gran Canaria zeichnen sich zwischen den Wolken ab, langsam kann ich den Kurs auf dem Plotter in ein Ziel auf der Insel übersetzen. Wir können auf Sicht steuern, noch 20 Meilen.

Machen wir es kurz. 10 Meilen vor Puerto Mogán geht der Wind runter auf 6 Bft. Noch nie habe ich 6 Bft. als Erholung erlebt. Es ist, als wäre plötzlich Windstille, gibt's denn so was? Sind wir durch? Es scheint so. Vorsichtig öffnen wir die Fock, nur wofür, der Wind hat keinen Bock mehr. Es scheint, als bleiben wir plötzlich in der Landabdeckung von Gran Canaria stehen.

Jetzt wird auch wieder fotografiert. Links die Nordwestküste und rechts die Ansteuerung von Puerto Mogán. Mit dem Sonnenuntergang erreichen wir nach 48 beinharten Meilen (Gesamt 393) den "rettenden Hafen". 20 Minuten später ist der Anleger durch und das Essen steht auf der Back. Einfach großartig, diese Crew.

Wir sind natürlich völlig platt und wollen in die Koje, aber was ist das denn? Alle Kojen sind an den Fußenden klitschenass - Salzwasser! Das darf doch nicht wahr sein. Meine ganze Bettwäsche ist so feucht, dass ich weder darauf, noch da darunter schlafen kann. Die Bettwäsche und Handtücher für die neue Crew - nass. Annettes Kabine, die Vorschiffskabine, alle Matratzen sind nass. Um das Dilemma zu dokumentieren, fotografiere ich die Schäden, man weiß ja nie.

Auf dem Foto links siehste noch die Tropfen unter der Decke. In der Nacht schlafe ich quer in der Koje in meinen warmen Klamotten und decke mich mit einem Badetuch zu. Gefroren habe ich trotzdem, geschlafen kaum und gegen 0700 bin ich auch noch aus einem Albtraum aufgeschreckt: Meine "Kalami Star" wurde geklaut, die Höchststrafe.

Tag 13, Donnerstag, 20. Februar

Hafentag Puerto Mogán/Gran Canaria

Im Hafenmeisterbüro erfahren wir, dass gestern Abend 16 Plätze frei geblieben sind. Eine Regatta von Gomera nach Puerto Mogán wurde wegen zu viel Wind abgesagt. Na, dann haben wir ja wohl gewonnen, aber warum hat uns niemand vor dem Wetter gewarnt?

Na klar, statt des vorletzten Segeltages ist heute großes Wäsche- und Matratzentrocknen angesagt. Zur körperlichen Ertüchtigung brauchen Kerstin und Jörg heute ein "Irish Breakfast" und es braucht keine hochwertige Überzeugungsarbeit, damit sich Annette und der Skipper auf ein solches Abenteuereinlassen. In Puerto Mogán bekommste tatsächlich alles, hier wurde angeblich der Pauschalurlaub erfunden, nur meine Gedanken sind nicht bei gebratenen Würsten, gebratener Blutwurst, Bohnen und Speck. Skipper sein ist nicht immer lustig, nein, Skipper tragen nicht nur die Verantwortung, schleppen auch eine Mission mit sich rum. Gedanklich bereite ich mein Schreiben an die Charteragentur vor:

"Nach einer nahezu schlaflosen Nacht wird klar, dass die Yacht bis zur Übergabe an die neue Crew am Samstag von Alboran nicht wieder trocken gelegt werden kann. Als langjähriger Eigner weiß ich, wie schwierig es ist, die Ursache für den Wassereintritt in allen drei Kabinen zu finden ... und dauerhaft zu beseitigen. Darüber hinaus gibt es keine Garantie, dass damit auch für die nächsten zwei Wochen sicher gestellt ist, dass die Kojen trocken bleiben werden.

Wie wir im Nachhinein festgestellt haben, haben wir auch schon während des Törns von El Hiero nach La Palma sowohl in der Vorschiffskabine als auch in der Bb.-Achterkabine feuchte

Matratzen festgestellt, dies aber nicht mit dem Eindringen von Salzwasser in Verbindung gebracht. Selbst Regenwasser hat in La Palma Zugang in die Bb-Achterkabine gefunden. Da jetzt dieselben Stellen betroffen sind, wird klar, dass das Wasser auch vor ein paar Tagen, bei gemäßigten Bedingungen, bereits von außen eingedrungen sein muss.

Vor diesem Hintergrund (das Ruderspiel muss ebenfalls überprüft werden) kann ich mir den weiteren Törn auf dieser Yacht nicht mehr vorstellen und würde Sie bitten, entsprechend mit Alboran zu kommunizieren. Die "Cangargüelles" ist zweifellos ein schönes Schiff und segelt auch prima, aber leider nicht trocken. Insofern wären wir an einer vergleichbaren Yacht interessiert - ein Lattengroß ist mir bei den Bedingungen besonders wichtig.

Alboran könnte am Samstagnachmittag die Yacht in San Miguel wieder übernehmen und müsste dafür sorgen, die neue Crew auf die "neue Yacht" nach Radazul zu bringen".

Wir sind sehr gespannt, wie sich Agentur und Vercharterer jetzt verhalten. Vielleicht hast Du schon mal ähnliche Erfahrungen gemacht? Dann würde ich mich über eine kurzzeitige und hilfreiche Rückmeldung freuen.

Von der Agentur erfahren wir im Laufe des Tages, dass sie unsere Wünsche weiter gegeben haben. Von Alboran erfahren wir nichts. Kein Anruf, keine Mail. Das ist nun wirklich nicht viel, aber wir bekommen im Laufe des Tages Wäsche und Kojen wieder trocken. Natürlich wechseln ein paar vorbereitende mails mit der neuen Crew die Seite und am Abend verholen wir in das Fischrestaurant bei den Fischkuttern. Das vorsichtige Abtasten, wer denn nun was bestellt, endet diesmal bei einer opulenten Fischplatte.

Für die Außenbordskameraden muss es geradezu ein Vergnügen sein, von Seeleuten verspeist zu werden, die schon Morgen wieder den Atlantik queren werden. Wie ihr links seht, sind wir die Sache gründlich angegangen. Und noch etwas haben wir beinahe auf dem Bierdeckel geklärt: Wir werden Morgen nicht am Wind, sondern den (scheinbaren) Wind etwas achterlicher als querab haben. Das ist Balsam für die empfindliche Seglerinnenseele. Die wird morgen aufrechter segeln und kann jetzt wieder gut und trocken schlafen.

Tag 14, Freitag, 21. Februar

Puerto Mogán/Gran Canaria - Marina San Miguel/Teneriffa

Der spanischen Hafenbürokratie entkommt keine Yacht. Vor dem Ablegen wird selbstverständlich bezahlt und nicht etwa gleich wenn man ankommt. Doch halt, vor dem Bezahlen wird der Wasser- und Stromzähler abgelesen ... das kann dauern. Um 0920 sind wir endlich raus. Das Segelwetter von Wetteronline verspricht für die 46 Meilen wieder NO 5 - 6, in Böen 7 Bft. Die Gribfiles geben uns wieder 20 Knoten aus NO - wie gesagt, ohne die lokalen Kap- und Düseneffekte. Der Tanz kann also wieder beginnen. Wenn es wie geplant läuft, werden wir etwas trockener als Vorgestern die Seite wechseln.

Draußen ist überhaupt kein Wind. Wir fahren das Groß im 2. Reff eine Stunde lang spazieren. Ein Spiegelbild der Hinreise. Dann geht es behutsam los. 1, 2, 3, 4 Bft. - an der Stelle schaue ich mal, böses ahnend, in meine Koje. Oh je, wieder tropft es am Fußende von der "Decke", sind die Matratzen nass. In Annettes Achterkabine dasselbe, Matratzen und

Bettwäsche wieder nass. Im Vorschiff auch? Auch! Wir schieben zur Seite, was sich zur Seite schieben lässt. Draußen sind wir inzwischen bei 5 und schließlich 6 Bft. angekommen. Überall Schaumkämme, wir sind wieder in der Düse. Längst heißt der Autopilot Jörg und kämpft gelegentlich mit 2 m hohen Wellen.

Doch während die Mädels bei der Hinreise passen mussten, packen sie jetzt umso härter zu. Wie schön, über dem Steuerparadies der Männer weht endgültig der Mantel der Geschichte.

Diesmal sind wir auch nicht allein auf dem Wasser, drei Yachten passieren uns in der Gegenrichtung - und liegen dabei ganz anders auf der Backe als unsere Feuchtwiese "Cangargüelles".

Bereits 20 Meilen vor Teneriffa habe ich wieder ein Netz im Handy. Ich will wissen, wie es mit dieser Yacht weiter geht, Morgen ist Crewwechsel. Tatsächlich habe ich eine sms von der Charteragentur in Deutschland:

"Hallo Herr Uka, das tut mir total leid. Bitte kontaktieren Sie Filippe unter Tel. 12 34 56. Er schlägt vor, dass Sie die Yacht tauschen. Eine Cyclades 43.4 ist frei. Dann haben die Zeit, zu suchen wo das Wasser eindringt. Wichtig: Segeln Sie bitte nach Radazul zur Basis!"

Wie bitte, wir sollen jetzt 30 sm bis Radazul gegen 5 - 6, in Böen 7 Bft. und 2 m Welle aufkreuzen. Das sind noch 10 Stunden Bolzerei. Unzumutbar. Ich simse zurück:

"... wir sind gerade bei Bft. 6 aus N unterwegs nach San Miguel. Die Kojen sind wieder alle nass, nach Radazul müssten wir voll gegenan bolzen, das geht auf keinen Fall und morgen steigt diese Crew aus. Habe versucht, Fillippe anzurufen, da geht niemand ran. Danke für die Hilfe. Teilen Sie ihm bitte mit, dass wir gegen 1730 in San Miguel sind".

So simsen wir hin und her. Dann erreiche ich doch einen deutschen Mitarbeiter der Charterbasis. "Wie kann ich helfen", fragt er und ich erzähle ihm von den nassen Kojen, nassen Klamotten und dass niemand die Yacht mitten im Crewwechsel dauerhaft trocken legen kann. Der Mitarbeiter kennt die Yacht natürlich sehr genau und meint, "... dann hattet ihr die Fenster offen, wo soll denn sonst das Wasser herkommen?" Gute Frage, aber das meint der ernst. Ich reagiere etwas ungehalten: "Natürlich lassen wir bei Schlechtwetter die Fenster in allen drei Kabinen auf! Verarschen kann ich mich alleine", und mache deutlich, dass wir nicht gewillt sind, unseren Urlaub noch länger in nassen Kojen zu verbringen. Als ich eine Ersatzyacht fordere reicht der Servicemann den Hörer an seinen spanischen Kollegen weiter. Wir wechseln ins Englische, der Ton wird rauer: "Wenn sie nicht nach Radazul kommen, können wir leider nichts für sie machen, basta." Ich beende das Gespräch und informiere die Charteragentur in Deutschland. Die fallen aus allen Wolken. Dabei hat die Agentur vor zwei Tagen die Fotos unserer nassen Kabinen an Alboran geschickt.

Mal ganz nebenbei, wir pflügen immer noch bei 6 Bft. über den Atlantik und der Skipper simst und mailt in der Weltgeschichte rum. Im Cockpit fängt sich die Crew die ein oder andere Dusche ein, während ich mich müde und seekrank fühle. Was hatte ich vorgestern geschrieben? "Skipper sein ist nicht immer lustig." Zu allem Unglück kommt jetzt auch noch Selbstmitleid hinzu. Hat dich etwa jemand zum Segeln gezwungen? Positiv denken, würde mir Kerstin sagen, aber die steht am Ruder und ahnt davon nichts.

Der Montana Roja, die Ankerbucht vor San Miguel kommt in Sicht. Die See, die vor dem Felsen noch zulegt, beruhigt sich endlich in seiner Abdeckung, der kräftige Wind bleibt. Wo ist der Hafen? Es sind noch 5 Meilen, dann holen wir Fock und Groß ein, rutschen mit langsamer Fahrt in den unbekannten Hafen mit dem Golfplatz oben drüber. Auch hier treffen wir bekannte Yachten wieder. Ein Marinero ist beim Anlegen behilflich, dann sind wir um 1730 nach 46 sm fest in San Miguel/Teneriffa. Die Crew hat damit insgesamt 439 atlantische Meilen im Kielwasser. Glückwunsch.

Wir gratulieren auch noch zum schnellsten Wäschetrockner der Kanarischen Inseln. Das sieht vielleicht aus: Die Moorings sind noch gar nicht fest, da hängen schon Bettlaken und Bettwäsche an Schoten und Seezäunen, werden Matratzen in der Sonne und an der Reling fest gebändselt. Nur, in einer Stunde geht die Sonne unter, wird das noch trocken?

Zum Anlegebier wieder die deutsche Charteragentur:

"... ich habe auch schon mit ihm (Filippe) diskutiert auch mit dem Deutschen, leider ohne Erfolg. Ich habe ihm schon gesagt, dass Sie keine Luken offen lassen!!!! Das ärgert mich jetzt, wie kann er das behaupten, ohne das Schiff zu untersuchen. Leider sind mir hier in Deutschland die Hände gebunden. Aber ich rufe ihn noch mal an. Es ist eine vertrackte Situation".

Ja, ist es, besonders für die, die jetzt ein Recht darauf haben, ihren Törnabschluss mit mir zu feiern. Das ist einfach nur schade und ein Stimmungskiller obendrein ... viel später dann doch noch die erlösende Nachricht von der Charteragentur:

"Hallo Herr Uka,

ich habe jetzt jemanden erreicht, er wird einen Transfer organisieren. Bitte geben Sie ihm noch heute die Personenanzahl und Zeit an, wann sie abgeholt werden wollen. Alboran holt dann das Schiff am Sonntag, je nach Wetterlage. Ich habe ihm noch mal ihre Nummer gegeben.

Er hat dann sehr schnell und aufgeregt diskutiert ... was ich verstanden habe ist dass Sie ihren kompletten Trip dann auch in Radazul beenden sollen???? Bitte noch mal nachfragen, es war eine schlechte Verbindung.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Rest-Abend und einen netten Gruß auch an die Crew".

Den Gruß gebe ich gern weiter und den schönen Rest-Abend holen wir jetzt wirklich nach. Annette bereitet uns auf die Schnelle ein wunderbares italienisches Essen. Dem Skipper wird mit einem Gran-Canaria-Cap ein höchst willkommenes Dankeschön bereitet (den notwendigen Sonnenschutz hatte ich zuhause gelassen). Wir sehen uns alle Törnfotos als Diashow auf dem laptop an und stoßen dabei auf einen außergewöhnlichen Törn an, den wir uns im Januar, im Café LaSall mal ganz anders vorgestellt hatten.

Zwei intensive Wochen haben wir miteinander gelebt und gearbeitet. Wir waren platt in der Nacht vor Garachico, haben uns von einem bewaffneten Hafenmeister abschieben lassen, waren gespannt ob wir vor dem Sturm La Palma erreichen und stolz, dass wir bei rauem Wetter die Regatta von Teneriffa nach Gran Canaria gewonnen haben. Dazu die nasse Yacht, die Feuchtgebiete auf der "Cangargüelles". Ich kann es gar nicht fassen als mich die Crew fragt, "... und in zwei Jahren segeln wir in der Karibik?"

Noch später als spät in der Nacht ist dieses Logbuch endlich fertig geschrieben und der Skipper krabbelt in seine immer noch "klamme" Koje. Übrigens sind meine Freunde in Hannover fest davon überzeugt, dass ich hier einen Luxusurlaub verbringe. Das wird die Crew schon richtig stellen und besonders deshalb eine gute Heimreise.

Von dieser Reise werde ich einen Film produzieren, den ich im Februar 2015 im Segelkino in Hannover zeigen werde. Alle Logbuchfotos sind aus den Filmsequenzen oder von der Crew. Vielen Dank.