

Metropolis News / Törnberichte 2022

[Letzte Aktualisierung 05.01.23 19:50Uhr](#)

Inhalt

[0 Winterlager in Wolgast](#)

- [0.1 Arbeitswoche 1 – Unterwasserschiff Schleifen \(StB\)](#)
- [0.2 Arbeitswoche 2 – Unterwasserschiff Schleifen \(Bb\)](#)
- [0.3 Arbeitswoche 3 – Grobe Bootswäsche, Reinigung aller Stauräume](#)
- [0.4 Arbeitswoche 4 – Wassermacher, und Propeller montiert, Frühjahrsputz Teil 1](#)
- [0.5 Arbeitswoche 5 – Frühjahrsputz Teil 2](#)
- [0.6 Arbeitswoche 6 – Unterwasserschiffe neu beschichten, Rümpfe polieren](#)
- [0.7 Arbeitswoche 7 – Schäden am neuen Antifouling beheben, Netze + Sprayhood montieren](#)
- [0.8 Arbeitswoche 8 – Coppercoat Antifouling aktivieren \(anschleifen\), Rümpfe polieren](#)
- [0.9 Arbeitswoche 9 – Deck putzen,-konservieren, Rümpfe polieren, Fenster putzen](#)
- [0.10 Arbeitswoche 10 – Segel anslagen, Ölwechsel, Kranen](#)

[1 Ansegelen \(Wolgast-Stralsund\)](#)

- [1.1 Wolgast-Sellin-Greifswald](#)
- [1.2 Greifswald-Lauterbach-Stralsund](#)

[2 Stralsund-Laboe](#)

- [2.1 Stralsund-Barhöft-Gedser-Fehmarn \(Burgstaaken\)](#)
- [2.2 Fehmarn-Langeland-Laboe](#)

[3 Laboe-Amsterdam](#)

- [3.1 Laboe-NOK-Helgoland](#)
- [3.2 Helgoland-Norderney-Terschelling](#)
- [3.3 Terschelling-Harlingen-Enkhuizen im Ijsselmeer](#)
- [3.4 Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam](#)

[4 Amsterdam-Jersey](#)

[5 Jersey-Brest](#)

- [5.1 Jersey \(Saint Helier\)-Saint Malo-Saint Michel-Ile Des Hebihens](#)
- [5.2 Ile Des Hebihens-Ile De Brehat-Tregastel Plage-Roscoff](#)
- [5.3 Roscoff-Saint Pabu-Ile D'ouessant-Camaret](#)
- [5.4 Camaret-Brest](#)

[6 Brest-Vigo](#)

- [6.1 Brest-Camaret-Audierne-Concarneau](#)
- [6.2 Concarneau-Ile de Saint Nicolas-Biskaya Überfahrt-Muxia](#)
- [6.3 Muxia-Kap Fisterra-Muros](#)
- [6.4 Muros-Vigo-Santiago de Compostela](#)

[7 Vigo-Lissabon](#)

- [7.1 Vigo-Praia de Limens-Baiona-La Guardia-Viana do Castelo](#)
- [7.2 Viana do Castelo-Pova de Vazim-Porto](#)
- [7.3 Porto-Nazaré-Insel Berlenga](#)
- [7.4 Insel Berlenga-Cascais-Lissabon](#)

[8 Lissabon-Cadiz](#)

[9 Cadiz-Casablanca](#)

[10 Casablanca-Agadir](#)

- [10.1 Mohammedia- El-Jadida](#)
- [10.2 El Jadida-Safi](#)
- [10.3 Safi-Essaouira](#)
- [10.4 Essaouira-Agadir](#)

[11 Agadir-Lanzarote](#)

- [11.1 Agadir-La Graciosa](#)
- [11.2 La Graciosa-Arrecife-Papagayo Strände](#)
- [11.3 Papagayo Strände-Insel Lobos-Corralejo \(Fuerteventura\)](#)
- [11.4 Corallejo-Puerto de Carlo-Marina Rubicon](#)

[12 Arbeitswoche in Lanzarote](#)

[13 Lanzarote-Gran Canaria](#)

[14 Gran Canaria-Gran Canaria](#)

[15 Gran Canaria-La Palma](#)

- [15.1 Pasito Blanco-Las Palmas](#)
- [15.2 Gran Canaria-Teneriffa \(Santa Cruz\)](#)
- [15.3 Teneriffa-La Gomera](#)
- [15.4 La Gomera-La Palma](#)

[16 La Palma-La Gomera](#)

0 Winterlager in Wolgast

7.3. bis 18.5.

Es geht ab Anfang März wieder weiter mit den Winterlagerarbeiten. Ich bin froh, dass die Witterung es endlich zulässt, wieder am Schiff arbeiten zu können, denn alle Hausaufgaben sind erledigt, aber auf und an dem Schiff, wartet eine Menge Arbeit auf mich. In diesem Jahr ist es besonders viel, denn zum Saisonstart muss alles fit sein, für die nächsten 5 Jahre, in denen das Schiff auch im Winter im Wasser bleiben soll. Deswegen ist eine der Hauptarbeiten: Die Sanierung des Unterwasserschiffs (neue Beschichtung mit Coppercoat). In der Regel bin ich Mo-Do vorort. In den letzten Wintermonaten habe ich zu Hause schon viel geschafft. Hier das Wesentliche:

- Stb-Ruderblatt repariert.
Das Blatt saß locker auf der Welle und hatte ca. 10° Spiel. Die Laminierung hatte sich gelöst. Das Blatt, ein ausgeschäumter Hohlkörper musste aufgeschnitten, entkernt, die Welle neu einlaminieren, alles verklebt, ausgeschäumt, verspachtelt, geschliffen und 5x mit Coppercoat beschichtet werden. Ein großer Aufwand, der mich ansonsten über 4000€ gekostet hätte.
- Wassermacher generalüberholt.
Membran getauscht, Speisepumpe erneuert, Hochdruckpumpe komplett zerlegt und alle Dichtungen und Ventile erneuert.
- Neue Schaumstoffmatten für die Matratzen.
Die alten waren zum Teil durchgelegen und wurden alle maßgefertigt ersetzt.
- Alle Leinen wurden gewaschen und ggf. durch neue ersetzt.
- Alles was möglich ist, wurde gewaschen.
Sämtliche Polsterbezüge, Bettdecken, Kopfkissen, Decken, Gardinen.
- Alle Fender, Rettungsringe wurden gereinigt, konserviert und ggf. erneuert.
- Neue Ankerkette beschafft.
(Jetzt 70m)
- Neuer Torqeedo E-Außenborder.
Der neue hat die doppelte Leistung und ist nun wirklich leise, der alte ist verkauft.
- Motorwartung für Yamaha Außenborder.
- Trampoline, Steuerstandsitzbank, Gasgrill, E-Backofen, Kaffeemaschine gereinigt und ggf. konserviert.
- Bordfahrräder, Cockpittisch, Antirutschtischdecken erneuert.
- Großsegel und Genua gereinigt.
- Neues Topfset angeschafft.
(diesmal mit Metallgriffen, die bei Gasbetrieb nicht anschmoren)
- Neuer Faltpropeller als Ersatz für den verlorengegangenen gekauft.
- Neue Sprayhood und Seitenteile beim Segelmacher beauftragt.

(Die Servicebatterien (4x210 Ah 12V Gel Akkus) hatte ich ja schon im Herbst gegen 4x300Ah LiFePo4 Akkus ausgetauscht, so auch den defekten Kühlschrank in der Pantryzeile.)

0.1 Arbeitswoche 1 – Unterwasserschiff Schleifen (StB)

7.3. bis 11.3.

Helfer: -



Schleifen, schleifen, schleifen. Eine Sau-Arbeit! und das bei eisigen Temperaturen, zum großen Teil über Kopf, die Arme erlahmen. Und alles mit Schutzmaske und –Brille gegen den giftigen Staub. 3 Tage habe ich für den Stb-Rumpf gebraucht, um das alte Antifouling (Coppercoat) am Unterwasserschiff anzuschleifen. Das ist aber unbedingt notwendig damit, der Renovierungsanstrich hält.

Das Leben auf dem Schiff ist zu dieser Zeit auch nicht gerade angenehm. Die Nächte sind frostig. Früh am Morgen ist es fast so kalt wie draußen. Das Frischwassersystem ist aus Frostschutzgründen noch nicht gefüllt. Die Toiletten noch nicht in Betrieb. Wasser gibt es sparsam aus einem Kanister. Geheizt wird elektrisch und mit der Dieselheizung. Nur leider versagte sie immer wieder ihren Dienst. Zum Glück habe ich noch einen Petroleumofen als Rückfalllösung. Mir blieb nichts Anderes übrig, die unzuverlässige Dieselheizung auszubauen, um sie zu Hause reparieren.

0.2 Arbeitswoche 2 – Unterwasserschiff Schleifen (Bb)

16.3. – 19.3.

Helfer: -

Das Schleifen geht weiter. Nach dem der Stb-Rumpf ist nun der Bb-Rumpf dran. Aber zuvor wird das reparierte Dieselheizungsaggregat eingebaut. Nach 3 Tagen harter Arbeit ist auch dieser Rumpf fertig. In der nächsten Woche müssen die Rümpfe noch vom Schleifstaub befreit werden.

0.3 Arbeitswoche 3 – Grobe Bootswäsche, Reinigung aller Stauräume

21.3. - 24.3.

Helfer:

Einen ganzen Tag lang Kärchern, Wischen und Schruppen. Es war schon ziemlich dunkel, als ich endlich damit fertig war. Aber ich habe es tatsächlich geschafft, an einem Tag von oben bis unten sämtliche Außenflächen vom Winterdreck und insbesondere vom Schleifstaub zu befreien. Diese Vorarbeit war unbedingt notwendig für die anderen Feinarbeiten am Folgetag: Das Ausbessern und Reparieren von Gelcoatschäden und verwitterten Flexfugen. Es blieb sogar noch Zeit, die Stauräume und Backskisten zu reinigen. Nun können sie wieder viele Dinge aufnehmen, die ich noch zu Hause habe, wie z.B. Leinen, Fender Polster.

Die neue Ankerkette habe ich mit Markierungen versehen und eingezogen. Um das zu ermöglichen, musste ich erst mal die Steuerung der Ankerwinde umbauen. Sie funktionierte bisher nur bei laufender Steuerbordmaschine. Mit einer selbstgebauten kleinen Relaisschaltung ist die Winde nun unabhängig vom Motor. Die neuen LiFePO4 Servicebatterien (4x300Ah), die ich ja schon im Herbst eingebaut, sind nun stark genug, um die Winde ohne Ladeunterstützung zu betreiben.



So das ganze Deck:

0.4 Arbeitswoche 4 – Wassermacher, und Propeller montiert, Frühjahrsputz Teil 1

28.3. – 31.3.

Helfer: -



Einen ganzen Tag hat es gedauert, den zu Hause generalüberholten Wassermacher wieder in die enge Bilge einzubauen. Auf dem Bauch liegend ging alles nur langsam und mühsam und unbequem. Aber schließlich wurde mein Bemühen belohnt. Die Anlage funktionierte anschließend wieder einwandfrei und liefert 47 Liter Süßwasser pro Stunde. Dagegen war das Montieren des neuen Faltpropellers einfach. Die Saildrives versah ich noch mit einem neuen Antifoulinganstrich und neuen Zinkanoden. So sind die Antriebe

wieder fit für die nächsten Jahre.

Den neu verzinkten Anker habe ich auch noch an die neue Kette montiert, bevor es mit dem Frühjahrsputz (innen) weiterging.

Ich nahm mir je einen ganzen Tag lang Zeit für den Gästerumpf und den Salon. Sämtliche Flächen (Decken, Wände, Fenster, Schränke, Ablagen, Kojen, Bäder, Böden) wurden grundlegend gereinigt und sehen nun wieder ziemlich neuwertig aus.

**0.5 Arbeitswoche 5 – Frühjahrsputz Teil 2**

4.4. – 7.4.

Helfer: -

In dieser Woche war der Eignerrumpf dran. Nach einem Tag Arbeit war auch er Innen rein und sauber. Nun konnte ich alles was das Schiff wohnlich macht, wieder an Ort und Stelle bringen. Die zu Hause gründlich gereinigten Dinge wie Polster, Bettdecken, Kissen, Gardinen, Kaffeemaschine, Backofen sind nun wieder an ihrem Platz. Besonders aufwändig war das fummelige Anbringen der Gardinen. Das sind ca. 30 Stück! Aber nun ist alles vorbereitet, um wieder Gäste beherbergen zu können. Das war jetzt auch unbedingt notwendig, denn in der nächsten Arbeitswoche kommen 2 Helfer, die sich auf dem Schiff wohlfühlen sollen. Mit ihnen möchte ich dann die Unterwasserschiffe neu mit Coppercoat beschichten (5 Lagen frisch auf frisch). Damit die Flächen schön sauber und staubfrei sind, habe ich sie noch einmal komplett abgewaschen.

Ach ja die Dieselheizung: Sie hat mir auch wieder Zeit geraubt. Obwohl vor kurzem erst komplett zerlegt und einen Fehler behoben (defekter Abgas-Temperaturfühler) gab es immer häufiger wieder Ausfälle. Eine erneute Fehlersuche ließ mich endlich den zweiten Defekt finden: Die Dieselpumpe. Sie hatte ein Kontaktproblem im Steckverbinder. Sie pumpte eigentlich immer, aber nicht immer mit der richtigen Stärke, sodass das Kraftstoff-Luft-Gemisch nicht optimal war und schnell zum Verrußen des Brenners führte. Nachdem nun alles behoben ist, läuft die Heizung endlich stabil.

0.6 Arbeitswoche 6 – Unterwasserschiffe neu beschichten, Rümpfe polieren

11.4. – 14.4.

Helfer: Alexander, Roland

Da mir in dieser Woche 2 Helfer zur Verfügung standen, bot sich an, jetzt die Unterwasserschiffe neu zu streichen bzw. zu rollen.

4 Schichten Coppercoat mussten frisch in frisch aufgetragen werden, bei mindestens 10 °C Außentemperatur und trockenem Wetter. Am späten Vormittag war die Temperatur endlich erreicht. Bis dahin beschäftigten wir uns mit dem Polieren der Rümpfe. Aber dann ging es los:



Die 3-Komponenten-Farbe war nur jeweils für eine halbe Stunde verarbeitbar und musste deshalb immer wieder neu angemischt, die Rollen erneuert und die Farbwannen gesäubert werden. Wir haben es bis zum Dunkelwerden gerade so geschafft, bei einem Rumpf die 4 Schichten aufzutragen. Das Verrollen der Farbe auf einem noch klebrigen Untergrund erwies sich als ziemlich schwer, zumal man oft unter dem Rumpf über Kopf arbeiten musste. Alle zeigten sich am Tagesende erschöpft und waren heilfroh, als dann am zweiten Tag harter Arbeit auch der andere Rumpf fertig wurde. Soweit so gut.

Der Wetterbericht verhieß allerdings nichts Gutes. In der folgenden Nacht sollte Regen aufziehen. Ein großes Problem, denn solange der Anstrich nicht vollständig ausgehärtet ist, ist er wasserlöslich. Gemäß Herstellerangabe soll er noch 3 Tage lang vor Regen geschützt werden. Wir versuchten es, so gut es ging mit Malerfolie rings um. Der Regen kam dann tatsächlich langanhaltend.

Am nächsten Morgen die Enttäuschung: An ein paar Stellen hatte sich der Klebestreifen gelöst, sodass Wasser unter die Folie lief. Ärgerlich! Unsere schöne saubere Arbeit nun stellenweise aufgeweicht. In der nächsten Woche, wenn die Folie abkommt, wird sich erst zeigen, wie groß die Schäden wirklich sind. Zum Glück war nur ein kleiner Bereich an einem Rumpf betroffen.

Ich danke meinen Helfern Alexander und Roland sehr! Sie haben diese unbequeme Arbeit leidenschaftlich, mit großem Engagement, gewissenhaft und gut gemeistert. Die Rümpfe sahen vor der Verhüllung so richtig gut aus.



0.7 Arbeitswoche 7 – Schäden am neuen Antifouling beheben, Netze + Sprayhood montieren

19. - 21. 4.

Helfer: -



Inzwischen kam der Segelmacher und brachte die neue Sprayhood und Seitenwände für das Cockpit. Im Prinzip sind die Teile gut gelungen und ansehnlich. Es gibt aber leider auch noch Nachbesserungsbedarf: Die Gurte zum Spannen der Seitenwände sind zu tief angebracht, halten deshalb die Spannung nicht und müssen versetzt werden. Aber das sollte auch noch gelingen. Schließlich habe ich noch im Bug die Netze und den Hahnpot montiert, bevor ich wieder nach Hause fuhr.

Der Regen hat tatsächlich an ein paar Stellen, den neuen Antifoulinganstrich derart aufgeweicht, dass ich ihn an diesen Stellen erneuern musste. Außerdem hat die Schutzfolie sich an vielen Stellen in die noch weiche Beschichtung eingedrückt und ein raues Muster hinterlassen, dass ich etwas glattschleifen musste. Das alles hat mich nochmals einen Tag Arbeit gekostet, aber dann war alles vorbereitet, um in der nächsten Woche für die Aktivierung der wirksamen Kupferpartikel alles komplett noch einmal mit feiner Körnung (400er) anschleifen zu können.



0.8 Arbeitswoche 8 – Coppercoat Antifouling aktivieren (anschleifen), Rümpfe polieren

25.4. – 28.4.

Helfer: Marten

Der neue Coppercoat-Anstrich war nun ausreichend durchgehärtet, um angeschliffen zu werden. Damit werden die im Epoxidharz gebundenen Kupferpartikel außen freigelegt. So können sie im Wasser schnell oxidieren und ihren Bewuchsschutz entfalten. Je besser und feiner der Anschlag, umso besser die Wirkung. Das Problem ist nur: Durch das Beschichten mit der Rolle entsteht so eine Art unebene Orangehaut. Wenn man darauf mit feinem Sandpapier schleift, erreicht man nur die oberen Punkte der Struktur. Hinzu kam, dass sich die Schutzfolie stellenweise etwas in die weiche Schicht eingedrückt hatte und eine zusätzliche Struktur hinterließ. Nach ein paar Experimenten war klar. Die Unebenheiten müssen erst mal mit grobem Schleifpapier (220er) geglättet werden, bevor man mit dem vorgeschriebenen feinen (400er) rüber geht. D.h. beide Rümpfe noch 2-mal schleifen. Oh je!



Das Schleifen füllte zum Glück nicht die ganze Arbeitswoche aus. So blieb auch noch Zeit das Schlauchboot sauber zu machen, mit Pflegemittel zu behandeln, anzuhängen und mit der neuen Persenning abzudecken.

Auch das Polieren der Rümpfe kam weiter voran.

Nur gut, dass Marten mit seinem Profi-Schleifgerät zu Hilfe kam (Vielen Dank!).

Er machte den Vorschliff (trocken) und ich den Feinschliff (nass). Nach 2 Tagen harter Arbeit war die unangenehme Arbeit endlich geschafft. Es zeigten sich allerdings ein paar blanke Stellen, an denen die Maschinen zu viel abtrugen. Es half nichts, auf diese Stellen musste noch mal in 4 Schichten Coppercoat rauf. Ich hoffe nur, dass sich der enorme Aufwand wenigstens gelohnt hat und das Unterwasserschiff nun für lange Zeit vor Bewuchs und Osmose geschützt ist. Der Hersteller verspricht mindestens 10 Jahre).

**0.9 Arbeitswoche 9 - Deck putzen,-konservieren, Rümpfe polieren, Fenster putzen**

8.5. – 12.5.

Helfer: -

Bevor es ins Wasser geht und die Saison startet, war unbedingt noch eine gründliche Reinigung der Außenflächen notwendig. Im Werftgelände fliegt sehr viel Schmutz umher und zu dieser Jahreszeit noch zusätzlich viele Pollen. Damit auf den riesigen Gelcoatflächen zukünftig der Schmutz nicht so stark anhaftet, habe ich sie mit einem Pflegemittel konserviert. Auch die Rümpfe haben ihren zweiten Politurauftrag nun vollständig erhalten.

Am 12.5. wurde von der Werft die Wartung der Dieselmotoren durchgeführt. Damit ist das Schiff nun endlich fit für die Saison. Es fehlen nur noch die Segel. Sie werden in der nächsten und letzten Woche angeschlagen, noch bevor dann die Metropolis am 18.5. ins Wasser gelassen wird.

0.10 Arbeitswoche 10 – Segel anschlagen, Ölwechsel, Kranen

15.5. – 18.5.

Helfer: Bernhard, Christoph

Das Anschlagen der Segel ist alleine fast unmöglich, zumal wenn man noch Leinen in den Mast einziehen muss und dazu mit dem Bootsmannsstuhl hinaufgezogen werden muss. Zum Glück konnte mir Bernhard vor dem Ansegeln dabei helfen. Vielen Dank Bernhard!

Auch Christoph kam etwas früher. Schon zu Hause hatte er eine Ölpumpe mit einem Set passender Schläuche vorbereitet, damit ich unterwegs später den jährlichen Ölwechsel an den Motoren und Saildrives im Wasser selbst machen kann. Das musste natürlich noch vorher ausprobiert werden. Er brachte auch gleich das passende Öl für die nächsten 5 Jahre in großen Kanistern mit. Vielen Dank Christoph für deine Hilfe!



Am 18.5. kam dann pünktlich der mobile Autokran. Das Kranen verlief reibungslos. Als das Schiff etwas angehoben am Haken hing, konnten wir noch das reparierte Ruderblatt wieder einhängen. Gegen Mittag schwamm das Schiff dann wieder im Wasser. Alles war dicht, die Motoren liefen. Das Schiff musste lediglich noch einmal komplett abgespült werden bevor es losgehen konnte. Bei der kleinen Probefahrt zum Stadthafen von Wolgast, kam jedoch etwas Ernüchterung auf. Der Tiefenmesser funktionierte nicht. Da der Sensor im Rumpf eingeklebt ist, herrschte etwas Ratlosigkeit. Ohne dieses wichtige Instrument kann die Metropolis ihre Reise nicht antreten. Ich entschied erstmal einen neuen Sensor zu bestellen und ihn ggf. beim Trockenfallen in der Nordsee auszutauschen.

Stadthafen von Wolgast:



1 Ansegeln (Wolgast-Stralsund)

19.5. – 23.5.

Crew: Skipper Frank, Marlis, Benhard, Christoph, Birgit

Track: 99sm



1.1 Wolgast-Sellin-Greifswald

19.5. – 21.5.

Wir starten in die Saison bei herrlichem, sommerlichem Wetter. Ein leichter achterlicher Wind schiebt uns unter Spinnacker zur Insel Rügen. Noch rechtzeitig, bevor es flach wird erholt sich der Tiefenmesser und zeigt plausible Werte. Wir machen fest im idyllischen Hafen von Sellin. Wir grillen abends an Bord und freuen uns über den doch gelungenen Auftakt.



Die Seebühne von Sellin

Am nächsten Tag wird es windig. Im ersten Reff rauschen wir fast mit Rumpfgeschwindigkeit über den Greifswalder Bodden nach Greifswald. Beim Segelbergen gab es dann ein großes Problem: Eine Genuaschot hing in der Klemme fest. Die Klemme ließ sich einfach nicht lösen. Nur mit größter Mühe bekamen wir die Leine raus. Wieder tat sich damit eine größere Baustelle auf. Wir machten erstmal an der Tankstelle in Greifswald fest, um beide Dieseltanks zu füllen. Bei 2,65€/Liter eine teure Angelegenheit. Dann nahmen wir die Klemme auseinander. 2 Ingenieure und 1 Mechaniker konnten an dem demontierten

Innenleben nach vielen Versuchen und Vergleichen mit den funktionierenden Klemmen nicht erkennen, worin der Fehler liegt. Im Endeffekt mussten wir die Fehlersuche auf und bauten das Innenleben, der baugleichen SPI-Klemme in die Genuaklemme ein, sodass sie wieder funktionierte. Bis ein Ersatz besorgt ist, kann man ja den SPI über das Gennackerfall setzen.

Da der Wind noch kräftig zulegte, beschlossen wir einen Tag in Greifswald abzuwettern. Die Stadt ist durchaus attraktiv und Wert sie zu erkunden.



Stadthafen von Greifswald

1.2 Greifswald-Lauterbach-Stralsund

22.5. - 23.5.



Der starke Wind vom Vortag legte sich ziemlich schnell auf 7-8kn. Gemütlich ging es, nach dem wir die alte Klappbrücke von Wiek passiert hatten, nordwärts über den Greifswalder Bodden nach Lauterbach. Das Leben tummelt sich hier um den alten Fischerhafen, in dem nun 2 lange Flusskreuzfahrtsterminals für jede Menge Touristen sorgen. Interessant ist das alte Badehaus (heute Hotel).



Für den letzten Ansegeltag drehte sich der Wind zu unseren Gunsten, sodass uns durch das lange Fahrwasser im Strelasund durchweg der Spinnacker zügig ziehen konnte. Bereits um 12:20 Uhr schafften wir die Öffnung der Ziegelgrabenbrücke.

In der Citymarina von Stralsund angekommen, blieb mir noch genügend Zeit, die neuen Kuchenbudenteile noch zum Segelmacher zu bringen bevor ich für 3 Tage nach Hause fuhr. (Einige Befestigungsbändsel sind ungünstig angenäht worden und müssen versetzt werden). Christoph bleibt in dieser Zeit auf dem Schiff im Hafen.

Resümee: Es gibt zwar noch ein paar Kleinigkeiten in den folgenden Tagen zu reparieren (Tiefenmesser, SPI-Fall Klemme, Warmwasserboiler, Kuchenbudenseitenteile, offene Fugen an den Scheuerleisten, Erneuerung der Maschinenschaltthebel), aber alles ist organisiert und machbar, sodass die Metropolis in die Saison in einem Top-Zustand starten kann.

2 Stralsund-Laboe

28.5. - 3.6.

Crew: Skipper Frank, Christoph, Oleg

Track: 192sm



In meiner kurzen Pause vor dem Törn kamen zu Hause noch rechtzeitig der neue Heizstab für den Warmwasserboiler, die dazu passende 6-Kant-Nuss und der Tiefenmesser an. Die Klemme erreichte mich leider nicht mehr und wurde später an Mitsegler Klaus weitergeleitet, der das Teil später mitbringt.

Ich bin einen Tag früher angereist, um mit Christoph einzukaufen, vom Segelmachen die Kuchenbudenteile abzuholen, den WW-Boiler und die Fugen an den Scheuerleisten zu reparieren, sowie den Tiefenmesser Sensor einzubauen.



Der kaputte Heizstab.

Während das Anbringen der Kuchenbudenteile einfach war und Boiler und Scheuerleisten relativ problemlos zu reparieren waren, erwies sich der Einbau des Sensors etwas schwierig:

Normalerweise würde man erst wenn das Schiff an Land steht, den im Unterwasserschiff von außen eingesteckten und geklebten Sensor ausbauen, das Loch säubern und den neuen darin einbauen. Aber dazu müsste man in eine Werft oder trockenfallen.



Da das vorerst unmöglich erschien, entschieden wir uns dazu, im Wasser bleibend in den Rumpf ein neues Loch zu bohren und den Sensor unterwasser von außen darin einzuschieben. Eine schwierige und risikoreiche Operation. Um den Wassereintrich bei dieser Aktion zu minimieren, hatten wir einen passenden Holzstopfen parat. Mit der an Bord vorhandene 50er Lochkreissäge versuchten neben der Logge nun das Loch zu bohren. Nach 3mm ging es nicht mehr weiter. Die Zähne der Lochsäge waren verschlissen. Durch die Führungsbohrung drang schon Wasser ein. Ein Bleistift half es abzudichten. Was nun? Zum Glück fand ich in 3km Entfernung kurz vor Feierabend noch

einen Baumarkt, der eine passende Hartmetall-Bohrkrone im Angebot hatte.

Am nächsten Morgen ging das Bohren dann ohne Probleme. Der spontan eintretende starke Wasserschwall überspülte die Bohrmaschine (Ihr Akku war später nicht mehr zu gebrauchen.). Mit dem Holzstopfen konnten wir dann das Loch tatsächlich gut verschließen.





Bohrkern ca 2cm

Der Sensor



Den Tiefensensor schmierten wir den gründlich mit Pantera Dichtmasse ein, bevor ich ihn dann unter Wasser mit dem Kabel zuerst in das Loch einschob (Ohne Neopren und Tauchkompressor wäre das kaum möglich gewesen). Der Moment vom Ziehen des Holzstopfens bis zum Einsetzen des Sensors war nur kurz und der Wassereinbruch akzeptabel. Die Bilgenpumpe hatte aber gut zu tun. Als der Sensor von Innen angeschraubt war, kam kein Tropfen Wasser mehr und wir waren enorm erleichtert und froh über diesen Erfolg.

Der elektrische Anschluss war dagegen ein Kinderspiel und die Freude dann endgültig groß, als auch eine plausible Tiefe angezeigt wurde. Nun konnte der Törn beginn.

2.1 Stralsund-Barhöft-Gedser-Fehmarn (Burgstaaken)

28.5. -30.

Durch den Einbau des Tiefenmessersensors konnten wir erst nachmittags starten. Ein nicht weit entferntes Ziel war schnell gefunden: Barhöft. Bei böigem, westlichem Wind um die 20kn düsten wir mit gerefften Segeln nordwärts. Der Spaß war allerdings nur von kurzer Dauer, denn bald ging es westwärts in ein schmales Fahrwasser, in dem man nicht kreuzen kann. Da konnten nur die Motoren helfen.

Nach kurzer Fahrt fanden wir in Barhöft einen netten Anlegeplatz am Schwimmsteg und hatten sogar noch Zeit, für eine schöne Wanderung durch das angrenzende Naturschutzgebiet.

Der Wetterbericht sagte für die nächsten Tage nichts Gutes voraus. Schwache umlaufende Winde in der Regel aus West. Genau daher, wo wir hinwollen. Eines war klar: Es wird schwierig, wir müssen jeden Wind ausnutzen, auch wenn er nachts weht und wir kreuzen müssen. Und so kam es auch:



Von Barhöft aus kreuzten wir westwärts

bis zum Strand von Prerow. In der Zeit, wo der Wind einschlieft, fuhren wir mit dem Schlauchboot ans Ufer und erkundeten wir den Ort. Nach dem Abendessen frische der Wind etwas auf und kam aus der entgegengesetzten Richtung. Entschlossen, die Nacht durchzusegeln, ließen wir uns vom SPI in Richtung Gedser nordwärts ziehen. Der Wetterbericht versprach bei leichtem Wind und eine ruhige Nacht. Leider kam es mal wieder anders, denn der Wind frische gegen Mitternacht auf und drehte um 180°. Der SPI war kaum noch zu bergen. Mit vereinten Kräften gelang es dann doch. Mit normaler Besegelung erhofften wir dann, gleich bis Fehmarn weiter zu kommen, aber kurze Zeit später legte sich der

Wind wieder, sodass wir nur so umher dümpelten. Also blieben wir bei Gedser und ankerten vor der Südküste östlich vom Fährhafen. Gegen 2:30 Uhr waren alle in den Kojen. Der nächste Morgen brachte entgegen den Prognosen ganz annehmbaren Segelwind, mit dem wir nach Fehmarn ohne viel zu kreuzen gelangen konnten.





Im Kommunalhafen von Burgstaaken fanden wir noch einen freien Liegeplatz neben dem Werftkran.

2.2 Fehmarn-Langeland-Laboe

1.6.-3.6.



Der Wetterbericht sagt uns eine schwachwindige Westwindlage voraus, bis hin zur Flaute. Wir kreuzen durch die Fehmarnsundbrücke und an Fehmarn vorbei bis wir nordwärts abfallen können. Mit 3 kn geht es noch eine Weile voran, bevor der Wind ganz einschief. Da mussten für 2h noch die Motoren ran, um Bagenkop auf Langeland zu erreichen.

In Bagenkop erhielten wir am Abend amüsanten und unerwarteten Besuch von der Crew des Nachbarschiffes. 4 Marine Offizierschüler auf Ausbildungsfahrt.



Der Hafen ist mit seinen rot-weißen Ferienhäuschen sehr nett. Auch die naturbelassene Umgebung ist sehr attraktiv und so war es sogar angenehm, die anhaltende Flaute am nächsten Tag mit einer schönen Wanderung zur Südspitze der Insel zu überbrücken.



Am späten Nachmittag kam ein wenig Wind auf, der am nächsten Tag stark werden sollte. Um noch gemütlich über den Teich nach Laboe zu kommen, beschlossen wir, gleich los zu fahren, auch wenn wir erst in der Nacht ankommen sollten. Bis auf einen Starkregenschauer, der für ordentlich Wind sorgte, ging es bei glattem Wasser angenehm zum Ziel. Gegen 23 Uhr erreichten wir den Hafen.



Einen Tag früher angekommen als geplant, nutzten wir am letzten Segeltag die Zeit für eine Hafensrundfahrt. Dabei durchkreuzten wir die Kieler Förde bis zu ihrem Südenende, vorbei an großen Fähren, dem Schwedenkai und der Gorch Fock. Am Abend dann noch ein schönes Abschiedsessen in der Fischküche von Laboe.

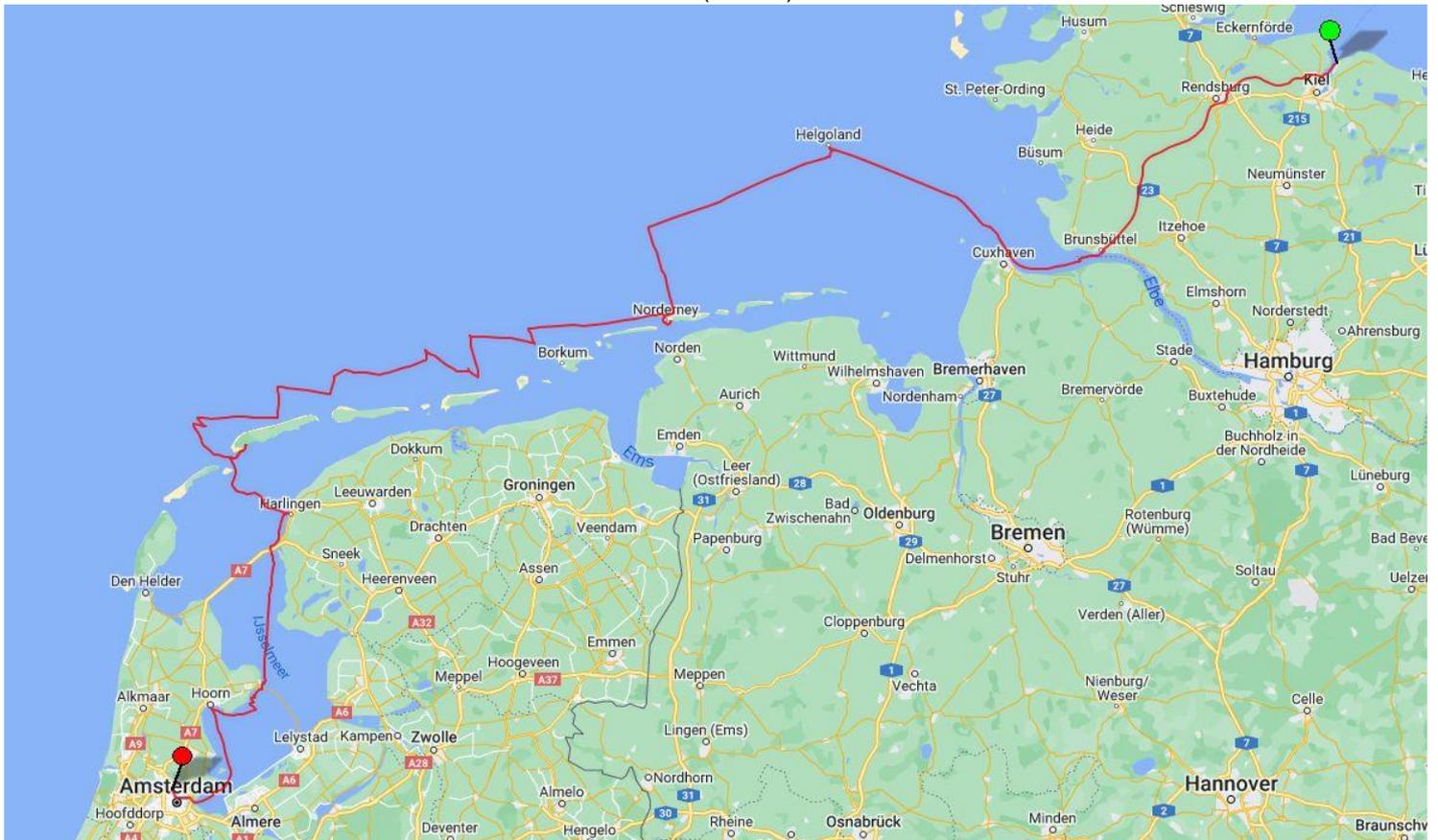


3 Laboe-Amsterdam

4.6. - 17.6.

Crew: Skipper Frank, Samuel, Klaus

Track (378sm):



Die neue Crew kam pünktlich am Vormittag, sodass noch genügend Zeit blieb, für das Einkaufen. Leider existiert der einzige Supermarkt im Ort nicht mehr, sodass wir einen langen Fußmarsch zum außerhalb liegenden Aldi in Kauf nehmen mussten. Nachdem der Riesen-Einkauf verstaubt war, gab es noch die Sicherheitseinweisung, bevor wir zum Abendessen ins beste Fischrestaurant Laboes gingen, der „Fischküche“. Das lange Anstehen für einen Platz lohnte sich auch diesmal.

3.1 Laboe-NOK-Helgoland

5.6.-7.6.



Schon um 5:00 Uhr morgens wurde geweckt, denn die 100km lange Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) zieht sich. Wir rechneten mit 10h Fahrtzeit bis Brunsbüttel + 2h Wartezeit.

Bei nur einer halben Stunde Warten vor der Schleuse Kiel-Holtenau ging es nach der Schließung um 7:00 Uhr in den Kanal. Weit kamen wir allerdings nicht. Wir mussten in der ersetzten Weiche fast eine Stunde auf ein entgegenkommendes großes Tankschiff warten, bevor die Durchfahrt wieder freigegeben wurde. Dann ging es mit einem Motor bei 5kn aber nonstop weiter bis Brunsbüttel. Das Wetter war schwach windig, warm und sonnig. Die grüne, idyllische Landschaft an den Kanalufern zeigte sich von seiner schönsten Seite. Interessant die Schwebefähre in Rendsburg. Um 17:30 Uhr hatten wir die Passage dann endlich geschafft. Wir staunten nicht schlecht: Der Hafen von Brunsbüttel war übervoll. Uns blieb nur ein Platz im Päckchen.



In der Schleuse

Die nächste Nacht war wieder kurz. Diesmal stellten wir uns schon zu 4:00 Uhr die Wecker, um mit dem auslaufenden Elbstrom in die lange Tour nach Helgoland zu starten. Zuvor mussten wir allerdings noch durch die Schleuse. Die Wartezeit war zu unserer Überraschung nur kurz (ca. 15Min) und so kamen wir etwas zu früh, aber egal, der Wind kam anfangs günstig mit 15kn achterlich, so dass es flott voran ging. Als wir in der Nordsee ankamen, frischte der Wind erwartungsgemäß etwas auf, sodass wir eine lange Zeit bei halbem Wind mit Rumpfgeschwindigkeit (8,5kn) durchs Wasser zogen. Da die Strömung mit uns war, liefen wir dabei über Grund 10kn. Der Spaß war dann aber irgendwann vorbei, als der Wind auf 28kn (7Bft) zulegte und weiter westlich drehte. Hart gegenan bei 2-3m hohen Wellen konnten wir den Kurs gerade so halten. Mit 2-fach gerefften Segeln und bremsenden Wellenschlägen wurde es natürlich erheblich langsamer und ungemütlich. Aber trotzdem, schon nach 7 h waren die 52sm geschafft. Das ist eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,5kn.



Der kleine Yachthafen von Helgoland war ganz unerwartet übervoll. Eine größere Regatta zog hier zur Nordseewoche viele Schiffe zusammen. Die Boote lagen teilweise im 7-ner Päckchen. Bei 6Bft dümpelten wir ratlos im Hafen umher und plötzlich legten am Schwimmsteg ein paar Boote ab. Wir waren sofort zur Stelle und belegten die Lücke. Böse Beschimpfungen und Geschrei folgten, denn wir hatten nicht geschickt, dass ein Päckchenverband nur den Ersten am Steg rauslassen wollte. Alternativlos waren wir so frech, und ließen uns nicht verjagen. Glück gehabt!

Das stürmische und regnerische Wetter hielt an. In der Nacht legte der Wind sogar noch auf 8Bft zu. An eine Weiterfahrt war am nächsten Tag nicht zu denken. Selbst ein Landgang erschien uns unmöglich. Die weitere Wetterentwicklung blieb unklar, denn die Aussagen der Wetterdienste fielen unterschiedlich aus. Es war unbefriedigend, wir konnten nicht einschätzen, wie lange wir auf Helgoland auf dem Schiff festsitzen würden.



Auf jeden Fall mussten wir einen Tag abwettern. Am Vormittag stürmte und regnete es noch fürchterlich. Erst am Nachmittag riss der Himmel auf und bescherte uns sogar noch ein paar Sonnenstunden, in denen wir es gerade noch so schafften, die schöne Insel mit ihren berühmten roten Felsen zu erkunden. An manchen Stellen drängten sich tausende Basstölpel bei ihrem Brutgeschäft.



3.2 Helgoland-Norderney-Terschelling

8.6. - 11.6.

Nach dem stürmischen Hafentag flaute der Wind gründlich ab. Wir hatten Mühe, gegen die anhaltende Dünung bei schwachem, südwestlichem Wind voran zu kommen, doch bei überwiegend halbem Wind ließen sich die 52sm nach Norderney in ca. 10h bewältigen. Die Insel konnten wir aber erst am nächsten Tag erkunden und legten dafür wieder einen Hafentag ein. Mit dem Fahrrad konnte ich dann tief in die beeindruckenden Dünenlandschaft hineinfahren.



Im einzigen großen Inselort findet man allerdings auch viele Beton-Bausünden.

Für die weitere Nordseepassage entlang der Ostfriesischen Inseln gab es perspektivisch keinen erkennbaren günstigen Wetterzeitschlitz. Ununterbrochener Westwind wurde für die kommenden 7 Tage vorausgesagt. Es half nichts, wir mussten die komplette Strecke gegenan kreuzen. Bis Terschelling, dem Einfallstor runter zum IJsselmeer, sind es 62 sm. Uns war klar, dass beim Kreuzen die Strecke doppelt so lang werden kann und mindestens 24h dauert. Wir starteten gleich früh um 6:30 Uhr die ungemütliche Tour. Kreuzen gehört zu den wenigen Schwächen eines Katamarans. Die Wellenangriffsfläche ist mit den beiden Rümpfen und der Brücke um ein Vielfaches größer als bei einem Einrümpfer. Und ausgerechnet hatten wir auch noch überwiegend kurze steile Wellen frontal, in den sich das Boot so richtig feststampfte und oft aus dem Ruder lief. Zusätzlich sorgte über viele Stunden eine Strömung von 1,5kn für ordentlich Abdrift und schlechte Wendewinkel. Zwischenzeitlich schlief auch noch der Wind ein, die Dünung aber blieb. Zeitweise frischte der Wind auf unliebsame 18kn auf und versauerte uns eine gemütliche Nachtfahrt. Zum Glück war wenigstens die Sicht gut. Abgekämpft kamen wir nach 114 gesegelten Meilen um 6:15 Uhr morgens in Terschelling an.

Der Hafen war übervoll mit alten großen Plattbodenschiffen. Ausgerechnet an diesem Tag startete das jährliche 10 tägige Oerol Festival, dass auch viele Segler und Großsegler anzieht. Von unserem Hafenplatz wurden wir schnell vertrieben und mussten ins Päckchen zu einem 3-Master.



Am Nachmittag machte ich eine ausgesprochen schöne Wanderung zu den riesigen Dünenbergen mit herrlichen Ausblicken.



3.3 Terschelling-Harlingen-Enkhuizen im Ijsselmeer

12.6. -13.6.



Gut ausgeschlafen ging es durch das Wattenmeer nach Harlingen. Dem Ort, von dem die meisten Traditionssegler in Terschelling kamen. Entsprechend voll waren die Fahrwasser bei der Rückfahrt. Vor allem aber, schön anzusehen, die gesetzten Segel. Mit passendem Wind waren wir schon am frühen Nachmittag im Nordhafen. Zuvor mussten wir allerdings durch 2 äußerst enge Klappbrücken hindurch (ca. 8,20m breit). Dafür lagen wir in einer Gracht mit typisch holländischem Flair. Die Altstadt mit ihr gut erhaltenen Bausubstanz, Kanälen, Brücken und Schleusen aus dem 17.Jh. ist sehr hübsch.



Am nächsten Tag machten wir uns auf ins Ijsselmeer. Bei 18kn Wind düsten wir nur so zur Schleuse. Vor allen anderen da zu sein, brachte nichts, denn wir mussten eine $\frac{3}{4}$ h auf die Schließung warten. Alles ging gut. Im Ijsselmeer lernten wir dann die berühmten kurzen Hackwellen kennen. Sie kamen seitlich und schaukelten uns gründlich hin und her.



In Enkhuizen zügig angekommen, fanden wir einen netten Ankerplatz im Hafenvorbecken, direkt vor einem großen Fischerdorf-Freilichtmuseum. Mit dem Dinghy kamen wir leicht zu unserem Landgang. Die Altstadt mit ihren idyllischen Grachten war wieder absolut sehenswert. Ein Klein-Amsterdam.



3.4 Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam

14.6. - 16.6.



Das Wetter wurde endlich sommerlich, dafür schwächelte der Wind. Nach dem wir ziemlich schnell die Schleuse zum Makkermeer passiert hatten, kamen wir nur langsam (mit 2,5kn) voran. Aber die Strecke nach Hoorn war nicht sehr lang und so waren wir auch schon am frühen Nachmittag vorort. Im Vorhafen gab es wieder einen schönen Ankerplatz vor der Altstadt. Diesmal erkundete ich sie mit dem Schlauchboot, denn auch hier gab es viele hübsche Grachten. Jede Stadt erscheint hier schöner als die andere.

Da die Crew Amsterdam noch nicht kannte, beschlossen wir, schon einen Tag früher als geplant dort anzukommen. Nur noch eine Klappbrücke und eine Schleuse und schon ist man vom Makkermeer im großräumigen Hafenbereich von Amsterdam gelangt.

Auf dem Weg dorthin gab es im Makkermeer jedoch ein großes Malheur: Das Boot ließ sich plötzlich nicht mehr richtig steuern. Die Sorge war groß, dass irgendetwas an der Steueranlage defekt ist. Wir bargen die Segel und ließen den Anker fallen. Ich sprang ins Wasser um die Ruderblätter zu inspizieren. Die Ursache war schnell gefunden und brachte große Erleichterung. Ein riesiger Seegrasbatzen hatte sich im Ruderblatt verfangen und behinderte die Steuerung. Nach der Beseitigung lief alles wieder normal, zum Glück.

In der Amsterdam Marina angekommen, fanden wir gleich einen guten Schwimmstegplatz. Nur schallt es hier laut von dem benachbarten Werftgelände.

Amsterdam ist eine Reise wert. Die Grachtenstadt mit ihren vielen großen, historischen, schönen Giebelhäusern hat Flair und ist sehenswert. Und so nutzen wir den freien, letzten Tag zur Besichtigung.



Besonders schön, der Central-Bahnhof:

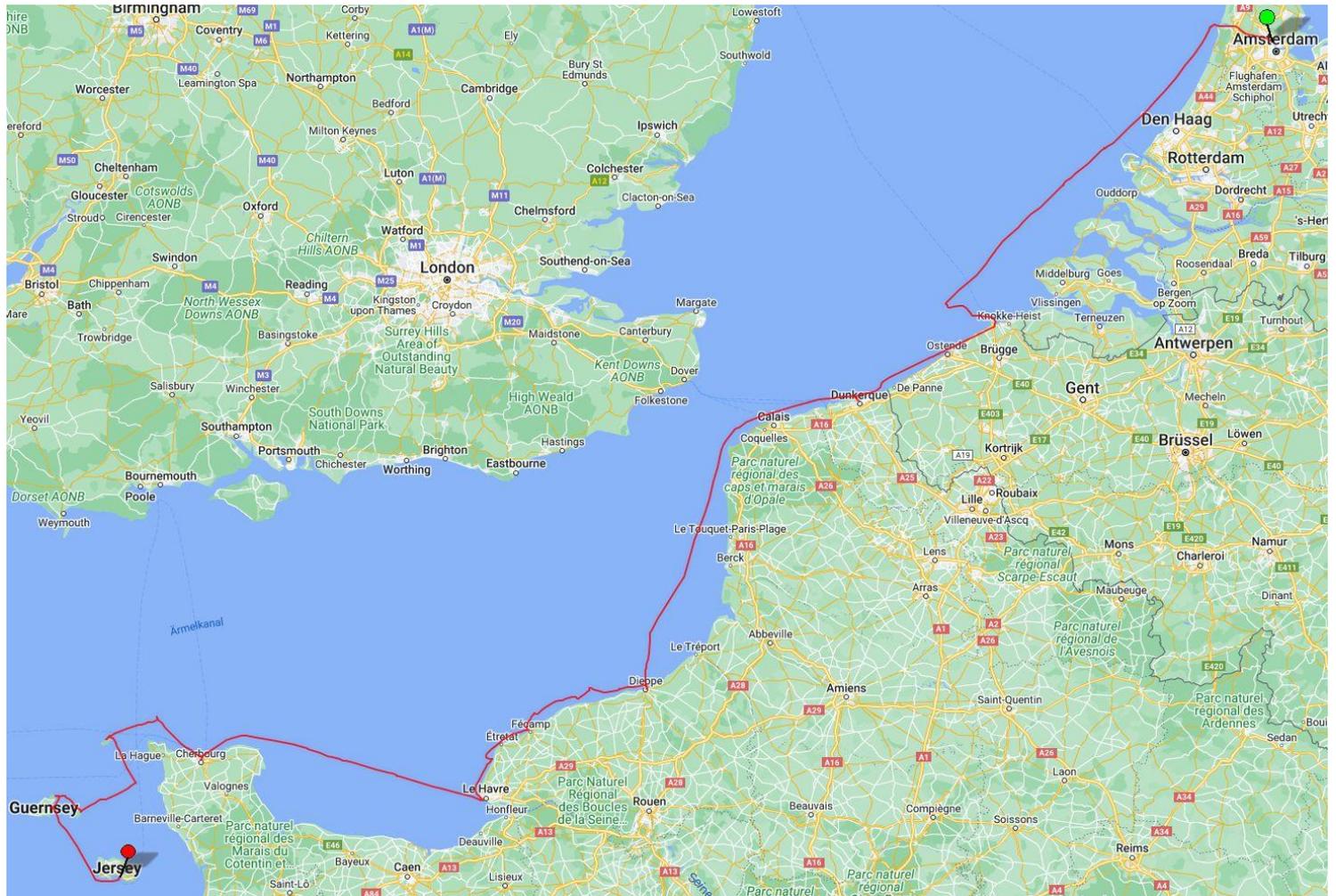


4 Amsterdam-Jersey

18.6. - 8.7.

Skipper: Christoph mit Crew

Track: 484sm



In meiner Törnpause hat Christoph mit seiner Frauencrew das Schiff übernommen und segelte es von Amsterdam nach Jersey.
Es lief alles gut und pünktlich. Das Wetter war schön. Es gab keine Schäden am Schiff. Die Crew hatte einen super Törn.

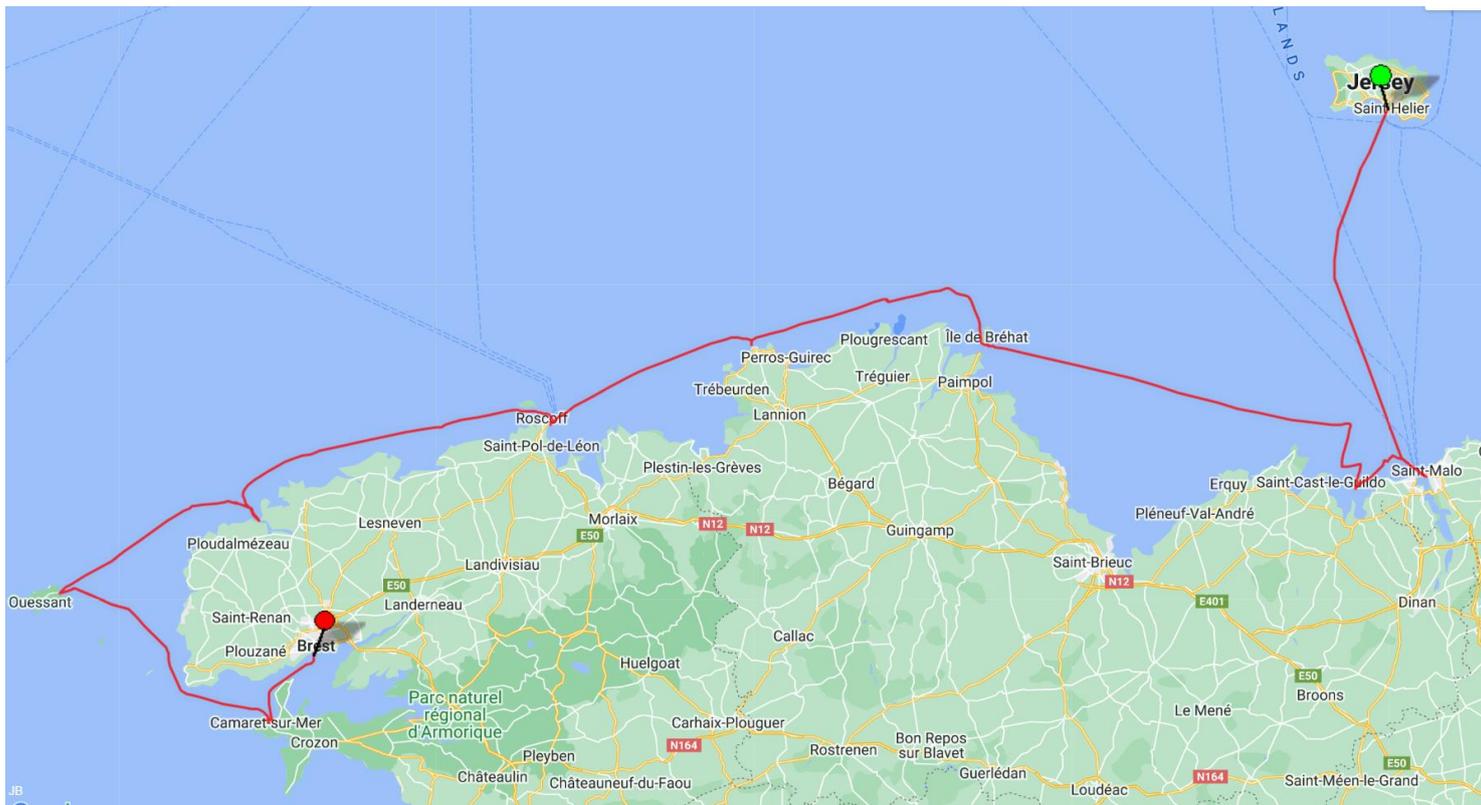
Für diesen Zeitraum gibt es keinen Törnbericht.

5 Jersey-Brest

9.7. - 22.7.

Crew: Skipper: Frank, Marlis, Manfred, Christiane, Roland

Track: 218sm



Dieser Uraubstörn führt gemütlich an der schönen Bretonischen Küste entlang.

Der neuen Crew wurde von Skipper Christoph ein super sauberes Schiff übergeben. Sogar eine kleine Motorwartung hatte er gemacht. Vielen Dank Christoph.

Roland hatte mit seiner Anreise Pech. Sein gebuchter Flug wurde ihm kurzfristig gestrichen. Er musste die ganze Nacht auf dem BER verbringen bis er endlich einen Ersatzflug bekommen hatte.

5.1 Jersey (Saint Helier)-Saint Malo-Saint Michel-Ile Des Hebihens

9.7. - 13.7.



Bevor wir von der Kanalinsel zur Bretagne aufbrechen wollten wir natürlich noch die Insel erkunden. Dafür nahmen wir uns einen Tag Zeit. Wir erkundeten die Hauptstadt Saint Helier, eine Festungsanlage, die nur bei Ebbe erreichbar ist und machten eine Busfahrt mit dem Linienbus zur Nordseite der Insel, die eine schöne Steilküste hat. Der Golfstrom sorgt für ein mildes Klima, sodass man auf der ganzen Insel eine mediterrane Pflanzenwelt vorfindet.



Nach der Besichtigungstour waren wir froh, endlich segeln zu können. Und es wurde ein wunderbarer Törn bei traumhaftem Wetter und achterlichen Winden. Der Gennaker zog uns zügig voran, sodass wir schon am frühen Nachmittag in der Bretagne (Saint Malo) ankamen. Der Hafenmeister empfing uns schon im Schlauchboot und wies uns sofort einen guten Platz am Schwimmsteg zu.

Saint Malo hat eine Altstadt innerhalb dicker Festungsmauern. Absolut sehenswert. Nur der Fußmarsch dorthin war etwas lang.



Für den nächsten Tag organisierten wir uns eine Bustour zur absoluten Top-Sehenswürdigkeit: Le Mont Saint-Michel, der auf einer Felseninsel hoch aufgebauten Klosteranlage, mitten in einem riesigen Wattenmeer. Die die lange Anfahrt (60km), die Menschenmassen, die Hitze von 34°C und den langen Fußmarsch über den Damm (3km) nahmen wir gerne auf uns, um diese Attraktion auch mal gesehen zu haben. Es hat sich gelohnt! Alles war sehr eindrucksvoll von außen, wie auch von innen und die schalen Gänge, Treppen und Gassen sowieso.

Nach so viel Menschengetümmel und Anstrengung, sehnten wir uns nun nach Ruhe und Erholung. Da der Wind ohnehin nur schwach wehte und genau aus der Richtung kam wo wir hinmussten (NW), entschieden wir uns nur für eine kurze Tour zu einer netten kleinen Insel mit Badestränden und Ankerplätzen (Ile Des Hebihens). Sie war am nächsten Tag nach 2 Stunden erreicht. Mit dem Schlauchboot an den Strand konnten wir sie etwas erkunden: Ein idyllisches Naturschutzgebiet mit schönen Aussichten auf verschiedene Sandbuchten.



Als wir zum Schlauchboot zurückkamen, staunten wir nicht schlecht, wie weit das Wasser inzwischen entfernt war und hatten echt Mühe, das schwere Boot wieder dorthin zu ziehen. Nach den erholsamen Tagesstunden gönnten wir uns noch einen schönen Grillabend an Bord.

5.2 Ile Des Hebihens-Ile De Brehat-Tregastel Plage-Roscoff

14.7.-16.7.

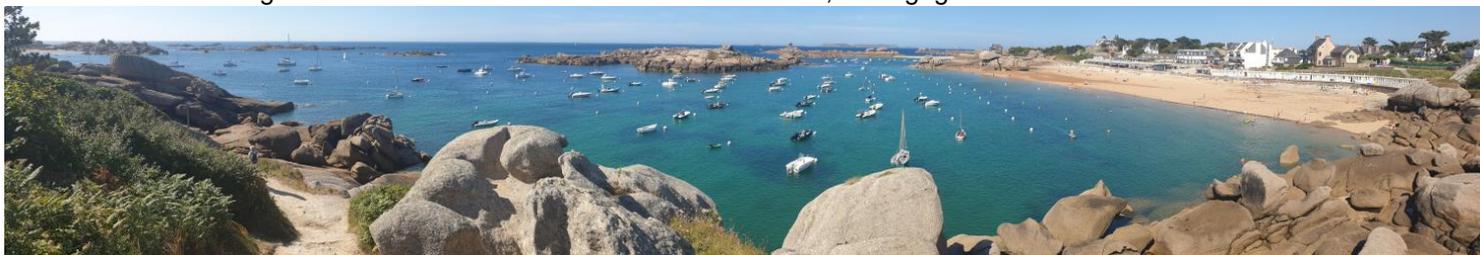
Die Bretonische Küste ist schön, allerdings gibt es nur wenige Häfen, in denen man nicht trockenfallen muss. Ich möchte das vermeiden, weil man nie weiß auf welchen Untergrund man trifft und wie schräg man dann steht. Außerdem muss man ggf. durch das Watt und kommt mit schmutzigen Schuhen an Bord oder, wenn man zu spät kommt, muss man durchs Wasser. Bei 8m Tidenhub ist es etwas einfacher, in ausreichender Wassertiefe zu ankern. Es ist schon schwierig genug, das Dinghy irgendwo zu lassen. Lässt man es am Strand, ist es kurze Zeit später weit im Wasser oder weit vom Wasser entfernt. 120kg bewegt man dann nicht so einfach. Da wir überwiegend ankern wollten, fanden wir am besten, bei zunehmender Tide an den Strand zu fahren das Dinghy an eine naheliegende Boje zu befestigen oder zu ankern, dann nach dem Landgang zum Dinghy zu schwimmen, um es dann wieder den Strand zum Einsteigen zu holen.

Geschützte Ankerplätze mit ausreichend Tiefgang gibt es hier nur wenige. Die Wenigen reichten uns zum Glück für die einzelnen Tagesetappen. Die Schön-Wetterlage mit schwachen Ostwinden war geradezu ideal. Unter Gennaker oder SPI kamen wir mit dem Strom ausreichend schnell voran, um innerhalb von 6 Stunden anzukommen, noch bevor der Strom gegen uns ist.

Wir ankerten im Süden der autofreien Insel Ile De Brehat. Wir fanden sie mit ihren vielen Sandbuchten sehr Idyllisch und schön.



Auch der nächste Ankerplatz am Strand von Tregastel war beeindruckend. Unzählige, riesige, rötliche Granitfelsen säumen die Sandbuchten und sorgen für reichlich Fotomotive. Der Badeort selbst, ist dagegen nicht sehenswert.





Nach 3x Ankern kam uns ein ordentlicher Yachthafen gerade recht. In Roscoff konnten wir mal wieder unsere Vorräte auffüllen und durch eine nette Altstadt flanieren. Im Fischerhafen stehen selbst die Fischerboote trocken.



5.3 Roscoff-Saint Pabu-Ile D'ouessant-Camaret

17.7. - 20.7.



Wind, Strömung und Wetter meinen es in den folgenden Tagen gut mit uns. Es passt einfach alles. Vormittags nach dem Frühstück kippt die Strömung in unsere Fahrtrichtung der Wind kommt schwach bis mäßig achterlich, sodass wir mit Gennaker und/oder Spinnaker gut vorankommen. Die Sonne scheint den ganzen Tag und sorgt für angenehme bis heiße Temperaturen. Jeden Tag wird geankert und gebadet. Es gibt nicht viele geschützte Ankerplätze auf dem Weg, die nicht trockenfallen, doch sie liegen in einem erreichbaren Abstand. Innerhalb von 6 Stunden sollte man hier sein Ziel erreicht haben, bevor die Strömung von 3kn einem wieder entgegenkommt.

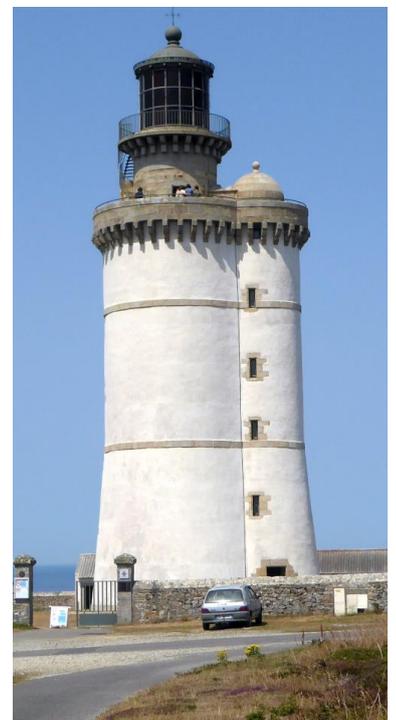
In einem Fjord bei Saint Pabu fanden wir einen wunderschönen Ankerplatz. Dort gab es kostenpflichtige Bojen zum Festmachen. Der Sand der umliegenden Strände ist absolut rein und schön anzusehen, allerdings bei Flut verschwindet er fast vollständig.



Als nächstes Ziel bot sich ein Abstecher zum westlichsten Punkt Frankreichs an, der Atlantikinsel Ile D'ouessant:

Im Osten gibt es eine Bucht mit kleinem Anleger. Für die Ausflugsboote vom Festland. Sie warten bis zur Rückfahrt an Mooringbojen.

Wir hatten Glück und erwischten eine der beiden Bojen für Gastlieger. An diesem Tag war es ungewöhnlich heiß hier (ca 30°C). Trotzdem unternahmen wir eine Wanderung zu Leuchtturm an schroffer Felsküste. Vegetation gibt es hier nur spärlich. Kein Baum, kein Schatten schützte uns vor der heißen Sonne. Dafür waren die Ausblicke atemberaubend.





Zurück zum Festland ging es zum Teil hart am auffrischenden Wind. Die Atlantikwellen blieben aber noch harmlos. Der Reiseführer versprach eine besonders schöne Küstenlandschaft beim Ort Camaret Sur-Mer. Die beiden Häfen waren übervoll, aber es gab einen großes, vorgelagertes Bojenfeld.



Am Abend, nach der ersten kurzen Wanderung noch bei Sonnenschein, wurden wir vom Hafenmeister darauf hingewiesen, dass wir an einer für ein Fischerboot reservierten Boje festgemacht haben und dass der zurückkommende Fischer uns in der Nacht vertreiben wird. Inzwischen waren alle geeigneten Bojen belegt, sodass wir uns einen Ankerplatz für die Nacht suchen mussten.



Am nächsten Tag blieben wir vor Ort, um den wohl schönsten Teil der Bretonischen Küste zu erkunden (zu erwandern). Die Tagestour war wirklich lohnenswert. So viele Fotomotive auf steile Klippen, Felsen, Buchten und Strände sind wohl selten so konzentriert, wie hier. Leider zogen Wolken, Nebel und leichter Regen über uns hinweg, aber auch diese mystische Stimmung hatte etwas Besonderes.

5.4 Cameret-Brest

21.7.

Die letzte Etappe (8sm) von Camaret nach Brest war bei Flaute mit Maschinenfahrt schnell geschafft. Schon am frühen Vormittag legten wir in der Marina du Chateau an.

Neben uns ein riesiger Trimaran, doppelt so breit, wie die Metropolis. Die Crew nutze die freie Zeit für eine Stadtbesichtigung und ich zum Bootputzen.

Brest wurde im 2. Weltkrieg fast völlig zerstört und nur lieblos wieder aufgebaut. Es gibt kaum etwas Sehenswertes und die Wege sind lang.



Zum Törnabschluss gingen wir dann noch Essen ins Hafenrestaurant mit schönem Blick auf den Yachthafen:

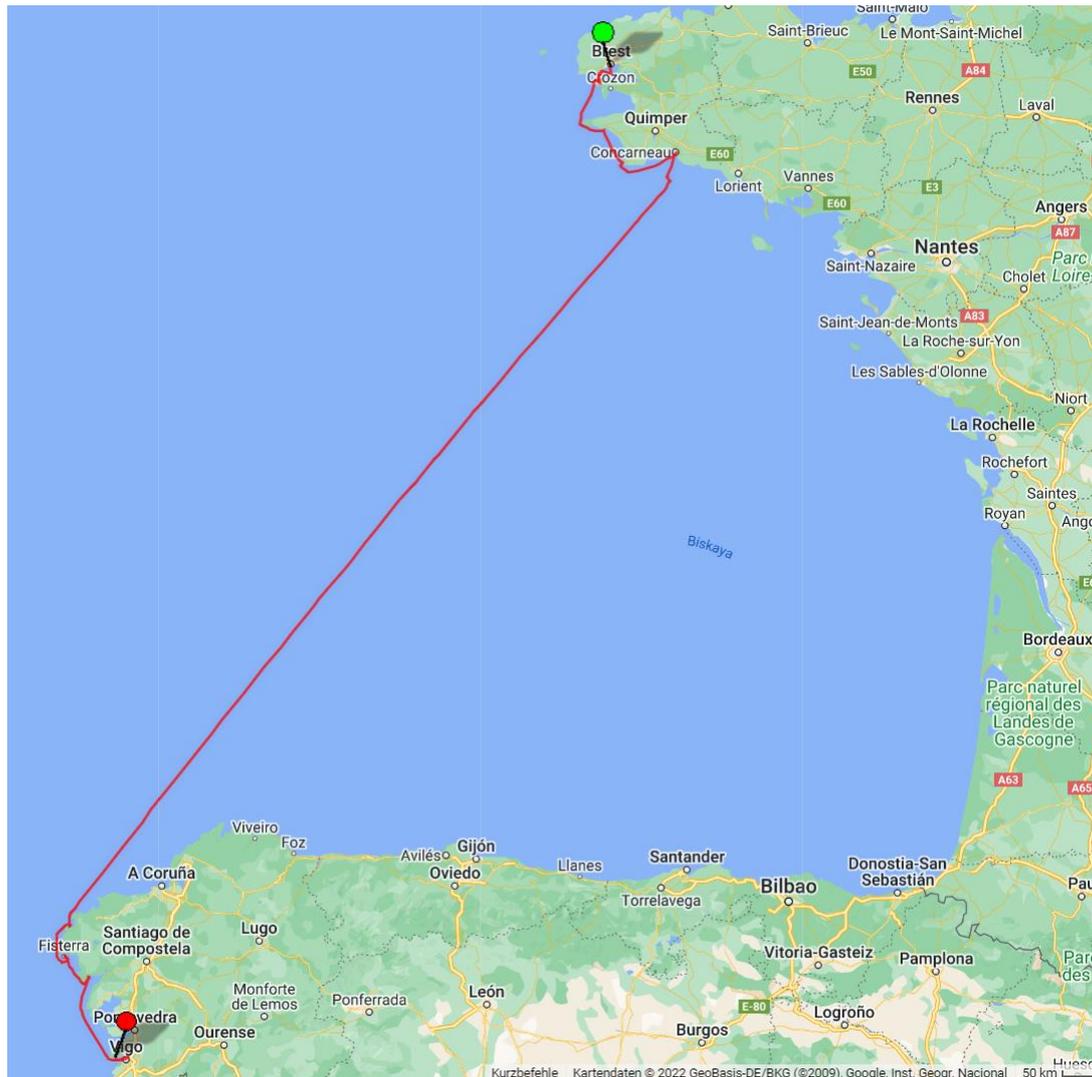


6 Brest-Vigo

23.7. - 5.8.

Crew: Skipper Frank, Felix, Frank B.

Track: 543sm



Dieser Törnabschnitt führt quer über die Biskaya. Für den langen Schlag darüber (ca 300sm) muss man mit 3 vollen Tagen rechnen. Dazu müssen Windrichtung und -Stärke passen. Um dafür den richtigen Zeitschlitz abwarten zu können, habe ich den Törn mit 2 Wochen länger veranschlagt, als man eigentlich bräuchte. Diese Entscheidung erwies sich als gold-richtig. Anfangs passte die Richtung nicht, später war es zu schwach windig. Die Windprognosen änderten sich täglich und schoben den Termin für die Überquerung immer weiter nach hinten. Bis dahin blieben wir an der Bretonischen Küste und erkundeten für uns interessante Orte.

6.1 Brest-Camaret-Audierne-Concarneau

23.7. - 26.7.

Die neue Crew reiste schon recht früh an, sodass der große Einkauf mittags schon erledigt war und noch zum ersten Ziel starten konnten.



Bei frischem Wind war das erste Ziel nach 9sm schnell erreicht: Camaret Sur-Mer. Vor ein paar Tagen war ich zwar auch schon dort, nur war das Wetter schlecht. Diesmal hatten wir die Chance am nächsten Tag die außergewöhnlich schöne Felsenküste bei Sonnenschein zu besichtigen. Und es hat sich gelohnt. Entlang des Küstenwanderweges am Pte. du Toulinguet gab es unzählige schöne Ausblicke und Fotomotive.

Am nächsten Tag sollte es eigentlich zur Atlantikinsel Ile de Sein gehen, doch bei starkem Wind und 2,50m hohen Wellen erschien uns der schlecht geschützte Ankerplatz als zu unruhig und segelten weiter. Wir hatten Mühe das Schiff durch die unruhige See zu manövrieren und um das Kap Pte du Raz zu steuern.

Schließlich landeten wir in einer geschützten Bucht mit Bojenfeld bei der Kleinstadt Audierne. Mit dem Dinghy war der kleine Hafen schnell erreicht. Abseits der üblichen Einkaufsmeile gab es ein paar mittelalterlich wirkende Gassen und eine alte Kirche, ansonsten nicht viel Sehenswertes.

Der Wind wurde nun immer schwächer und reichte nicht am Vormittag nicht zum Segeln. Nach 2 Stunden Motorfahrt konnten wir dann mit dem SPI einigermaßen vorankommen und erreichten nach 34sm die Hafenstadt Concarneau.



Der Sportboothafen liegt direkt an einer gut erhaltenen mittelalterlichen Festung. Innerhalb der Festungsmauern eine kleine Altstadt mit viel Flair und Souvenirshops für die vielen Besucher. Eine Attraktion, die durchaus sehenswert ist:



6.2 Concarneau-Ile de Saint Nicolas-Biskaya Überfahrt-Muxia

27.7.-31.7.

Dem Hafenort Concarneau ist in 8sm Entfernung das hübsche Badeinsel Archipel Ile de Saint Nicolas vorgelagert. Der Abstecher dorthin hat sich durchaus gelohnt. Man ankert dort an einem der vielen schönen Sandstrände und staunt über die vielen Tagesgäste, der ansonsten unbewohnten und kargen Inseln.



Gut erholt, starten wir dann am nächsten Tag unsere Biskaya Überfahrt. Der Wind war leider immer noch zu schwach zum Segeln. Lange genug hatten wir gewartet. Nun wurde die Zeit knapp und die Motoren mussten helfen. 357sm hatten wir vor uns. Und so tuckerten wir gemütlich mit 5 kn bei leichter Dünung und Strömung in die richtige Richtung über die glatte See. Nach 24h frischte es etwas auf, sodass wir vorübergehend auch mal etwas segeln konnten. Bei dem stets achterlichen schwachen Wind kamen wir mit Gennaker oder SPI einigermaßen gut voran.

Die erste Nacht war ruhig aber bei Sprühregen rabenschwarz. Am nächsten Tag kam teilweise wieder die Sonne raus, aber der Wind flaute erneut inmitten der zweiten Nacht (Der Sternenhimmel entschädigte). Am dritten Tag frischte der Wind dann allmählich immer weiter auf, bis er knapp 20kn erreichte. Bei 2m hohen Wellen ging es in die letzte Nacht. Wir ließen uns bei dem starken achterlichen Wind nur von der Genua ziehen und machten trotzdem 5-6kn Fahrt. Alles war gut beherrschbar.



Am Morgen hatten wir die hohen Klippen der spanischen Küste vor Augen und liefen den kleinen Hafenort Muxia an (Es gab erstaunlich viele freie Liegeplätze.). Insgesamt haben wir für die Überquerung 60h gebraucht. Davon mussten wir 28h mit Motor fahren. Alle 2h war Wachwechsel. Auffällig und unerwartet verhielten sich die Wassertemperaturen. Während inmitten der Biskaya das Wasser 22°C hatte, haben wir an der spanischen Küste nur noch 13°C gemessen.



6.3 Muxia-Kap Fisterra-Muros

1.8.-2.8.



Wenn man schon in dieser Gegend ist, sollte man auf jeden Fall das Kap Fisterra besuchen. Von Wind und Wellen umtobt, galt es lange Zeit als das Ende der Welt. Der Leuchtturm ist der meist besuchte Europas und Endpunkt vieler Jakobsweg-Pilger. Die Segeltour ums Kap war bei 20kn Wind und kappligen Wellen anspruchsvoll. In Fisterra gibt es nur einen Fischerhafen, aber wir konnten in der Nähe gut an einem schönen Sandstrand ankern. Die Wanderung zum Kap war schweißtreibend. Bei über 30 Grad waren 222 Höhenmeter zu überwinden. Der Leuchtturm zeigte sich wenig spektakulär, dafür gab es schöne Ausblicke auf dem Weg. Abend dann machten wir uns wieder einen schönen Grillabend an Bord.

Am nächsten Tag flaute der Wind komplett ab. Wir wählten deshalb nur eine kurze Tour nach Muros. Wir versuchten unterwegs an verschiedenen Stellen unser Angelglück. Nur ein Oktopus bis an, fiel aber wieder vom Haken. Frustriert kauften wir später in Muros einen leckeren Edelfisch. Der Seeteufel war erstaunlich günstig (18€/kg) und schmeckte im Ofen gebacken ganz hervorragend. Der Hafen von Muros hat großzügige Boxen und war nicht überfüllt. Mit 60€ pro Nacht vergleichsweise etwas teuer, aber es lohnt sich hier festzumachen. Die Altstadt mit ihren extrem engen Gassen ist durchaus sehenswert.



6.4 Muros-Vigo-Santiago de Compostela

2.8.-4.8.

Die letzte Etappe dieses Törn war wieder etwas länger (42sm). Der Wind passte hervorragend, kam weiterhin achterlich und wehte uns mit hoher Geschwindigkeit zum Törnziel Vigo.



Im zunächst anvisierten Stadthafen hat man uns gleich wieder vertrieben. Wegen einer anstehenden Regatta gäbe es nicht einen freien Platz. Davon gab es umso mehr im abseits gelegenen Yachthafen Praia de Limens. Am Nachmittag angekommen reichte die Zeit noch für einen Fußmarsch in die City (ca. 3km). Die Stadt wird geprägt von einem riesigen

Containerhafen und vielen hässlichen Wohnblocks. Ein paar wenige schöne Altsadthäuser gibt es noch, aber nicht viel wirklich Sehenswertes



Das gibt es im ca. 60 km entfernten Pilgerziel Santiago de Comostela. Wir organisierten uns Bahntickets für den nächsten Tag und treffen dort zum Glück noch vor dem größten Ansturm auf die berühmte Cathedral ein. Ohne langes Anstehen kamen wir rein und konnten um 12:00 Uhr an der Pilgermesse teilnehmen. Es ist schon beeindruckend, was da an Gebäuden und Kunstwerken geschaffen wurde. In der Altstadt mit ihren engen Gassen gibt es eine unglaublich Dichte an Restaurants, Kaffees, Eis- und Imbissbuden. Und alle sind voll. Nach ein paar Stunden in den Menschenmassen hat man absolut genug. Trotz allem, war es ein lohnenswerter und schöner Törnabschluss.



7 Vigo-Lissabon

6.8. - 19.8.

Crew: Skipper Frank, Jörg+Sabine, Thomas+Kerstin

Track: 281sm



Diese Tour entlang der Atlantikküste führt zu berühmten und sehenswerten Städten. Die Wetterprognose für die erste Woche ist ernüchternd und trübt die Stimmung: Jeden Tag Nebel und kein Wind. Damit hatten wir nun wirklich nicht gerechnet. Um nicht unnötig viel zu motoren, suchen wir uns Ziele mit kurzen Distanzen.

7.1 Vigo-Praia de Limens-Baiona-La Guardia-Viana do Castelo

6.8.-9.8.

Gleich am Anreisetag verlassen wir nach dem Großeinkauf (für stolze 613€) Vigo. Nicht weit entfernt finden wir eine eigentlich hübsche Ankerbucht an dem Sandstrand Praia de Limens. Doch der Nebel...



Am nächsten Tag steuern wir das Schiff zu dem keinen Ort Baiona. Der Hafen ist übervoll. Wir ankern daneben. Wir staunen nicht schlecht an der Landspitze eine sehr sehenswerte, alte und große Festungsanlage mit ausgesprochen gut erhaltener Ringmauer vorzufinden. Auch die Altstadt bietet viele Fotomotive.



Der nächste Ort La Guardia ist nicht so attraktiv. In dessen kleinem Fischerhafen liegen alle Boote ausschließlich an Bojen. Einen Platz für Sportboote gibt es eigentlich nicht. Wir haben Glück und werden an einer der eng gesetzten kleinen Bojen geduldet. Der verschlafene Ort hat eigentlich nur eine belebte Straße direkt am Hafen. Wir beobachten ein paar Fischer beim Sortieren ihres Fangs und fragen, ob Sie uns welche verkaufen würden. Ohne zu zögern packen Sie uns 3 Goldstriemen in eine Tüte und schenken sie uns zu unserer Überraschung. Gebacken im Ofen, wurde damit das Abendessen zu einem kulinarischen Höhepunkt.



Auch der folgende Tag wird wieder neblig und windstill. Wir tuckern weiter über die Grenze nach Portugal zur Stadt Viana do Castelo. Sie ist relativ groß, hat aber nur einen kleinen Sportboothafen, in dem wir gerade man so einen Platz finden. Die Straßen im Zentrum sind aufwändig geschmückt für das große, 2 Tage später stattfindende, mehrtägige Fest „Feirade“, an dem es mehrere Umzüge und Prozessionen geben wird. Es gibt viele autofreie Shopping und Kneipen Gassen. Typisch portugiesisch die Fliesen-Fassaden. Wir aber wollen weiter nach Porto.



7.2 Viana do Castelo-Pova de Vazim-Porto

10.8. - 11.8.

Es ist weiter neblig und windstill. Wieder müssen die Maschinen erhalten, um voran zu kommen. Unser nächstes Ziel: Die Marina da Pova de Vazim. Sie liegt an einem größeren Badeort. Die dazugehörigen langen Sandstrände sind voll gespickt mit langen Zeltkabinenreihen in denen die überwiegend Einheimischen Badegäste Schatten suchen.



Abends vom Hafen aus, ein schöner Anblick:



Von Pova aus ist die Distanz nach Porto nicht weit. Nach anfänglicher Motorfahrt kam nach 6 Tagen endlich mal etwas Wind zum Segeln. Eine Stunde später waren wir allerdings schon am Ziel und der Spaß wieder vorbei. Der Yachthafen von Porto liegt ziemlich weit entfernt vom Zentrum und hat eine schlechte Verkehrsanbindung. Es erschien uns günstiger, zu ankern und mit dem Dinghy in die Stadt zu fahren. Doch bei der Umsetzung gab es ein Problem: Der Benzin-Außenborder wollte einfach nicht anspringen. Nach einer Stunde gaben wir es auf. Die Zündkerzen gaben keine Funken. Zum Glück hatten wir ja noch den E-Motor. Mit ihm konnten wir allerdings nicht die gesamte Strecke (knapp 3sm) reinfahren sondern nur rüber zum nahegelegenen Ufer kommen.



Von dort ging es dann weiter mit einer uralten ruckligen Straßenbahn bis ins Zentrum.

Porto ist auf Hügeln gebaut es gibt kaum ebene Straßen. Dafür mehr Treppenwege. Die quirlige Stadt mit ihren vielen gut erhaltenen historischen Bauwerken, der berühmten von Eifel gebauten Brücke und der vielen Portweinkellereien ist sehr beeindruckend und sehenswert.



Unzählige Touristen füllten die selbst die zahlreich vorhandenen Gaststätten. Die Führungen durch die alten Weinkeller waren alle ausgebucht. Wir hatten Glück und fanden wenigstens einen Platz, um in einem Straßenrestaurant verschiedene Portweine verkosten zu können. Und das zu einem attraktiven Preis: 5 verschiedene Sorten für 5 Euro. Kurze Zeit später hatten wir für uns fünf 25 Gläser auf dem Tisch. 2 Sorten schmeckten uns besonders gut, von denen wir dann gleich je eine Flasche mitnahmen.

Die Suche nach freien Plätzen zum Abendessen erwies sich dann als schwieriger. Eine ¼ Stunde irrten wir durch die überfüllten Kneipengassen um endlich irgendwo unterzukommen.

Ein Teil der Crew begab sich am nächsten Vormittag nochmals in das Gewimmel, der andere Teil hatte genug davon und reparierte lieber den Außenborder.



7.3 Porto-Nazaré-Insel Berlenga

12.8. - 15.8.

Es bleibt weiterhin schwachwindig, aber so, dass man gerade so segeln kann. Zum Glück ist es nicht mehr neblig. Ideales Wetter um an der sonst rauen Atlantikküste ankern zu können. Geeignete Häfen gibt es ohnehin nicht viel. Nach 2 Tagen vor Anker erreichen wir Nazaré, genau am Sonntag vor dem Nationalfeiertag der Portugiesen: Maria Himmelfahrt. Der quirlige Badeort ist übervoll. Auf dem Strand eine große Freilichtbühne, von der Musik bis zum frühen Morgen in den Hafen schallt. Hier ist eigentlich der Wellensurfer Hotspot Europas, doch von hohen Wellen ist bei dieser Wetterlage nichts zu sehen.



Ruhe, Natur und ein absolutes Highlight gibt es für uns wieder am nächsten Tag an der kleinen Atlantikinsel Berlenga. Auf der geschützten Südostseite befindet sich ein Mooringbojenfeld für die vielen Ausflugsboote. Für andere Sportboote gibt es kaum Platz. Es ist einfach zu tief, um sicher zu ankern. Wir legen uns an eine freie Boje und werden prompt vertrieben. Bis die Ausflugsboote wieder zurückfahren und wir wieder an eine Boje können, müssen wir bei zu kurzer Ankerkette Ankerwache halten, um nicht an Felsen oder andere Boote zu geraten. Einer bleibt wenigstens

an Bord während die anderen mit dem Dinghy und schnorchelnd die Inselküste erkunden. Denn es gibt viel zu sehen. Eine solche Dichte an Höhlen, Tunneln kleinen Buchten und Fischen im glasklaren Wasser findet man selten. Außerdem liegen wir an einer ausgesprochen hübschen Kulisse, einer kleinen und sehr gut erhaltenen Festung aus dem 16. Jh. (heute Jugendherberge). Es ist einfach traumhaft hier.



7.4 Insel Berlenga-Cascais-Lissabon

16.8.-18.8.

Eigentlich wollten wir auf dem Weg nach Cascais noch einen Zwischenstopp machen, Zeit wäre genug gewesen. Doch der Wetterbericht sagte immer stärker werdenden Wind voraus. So dass wir lieber mit einem langen Schlag direkt hinfahren wollten, bevor es stürmisch wird. Bei 13kn Wind direkt von Achtern zog uns der Spinnaker zügig zum Ziel. In 8,5h waren die 46sm geschafft.

Der Hafen von Cascais ist teuer. 140€ haben wir pro Nacht bezahlt. Da wir einen Tag abwettern mussten, wurden es gleich zwei. Aber egal, es war ein angenehmer Aufenthalt. Die Stadt ist nett und hat auch ein paar Sehenswürdigkeiten, z.B. die Festung gleich neben dem Hafengelände und schöne kleine Strände.



Immer auf der Suche nach gutem Fisch haben wir im Supermarkt einen Degenfisch bekommen. Er wird nur vor Madeira in 1000m Tiefe gefangen. Die Filetierung war etwas aufwändig, aber er hat uns gebraten hervorragend geschmeckt.





Der stürmische Wind flaute zum Glück ab, sodass wir unser letztes Törnziel Lissabon wie geplant angehen konnten. Anfangs noch unter Segel mussten wir in der zweiten Hälfte wegen Flaute noch die Motoren bemühen. Es war lange nicht klar, in welchem Hafen wir unterkommen würden. Es gibt in der Hauptstadt 5 Yachthäfen. Wir haben alle per Mail angefragt. Nur einer wollte uns haben, weit außerhalb vom Zentrum, im ehemaligen EXPO-Gelände. Dort entstand in den Letzten Jahren ein neues, modernes Stadtviertel mit interessanten Bauten. Ins Zentrum kommt man gut mit dem Bus. Da sich die gesamte Crew daran beteiligte, blieb nach dem üblichen „Klar Schiff Machen“ am Abreisetag und der Übergabe an Skipper Jörg sogar noch Zeit, in die Altstadt zu fahren. Für mich gleichzeitig der Beginn einer 4-wöchigen Törnpause.

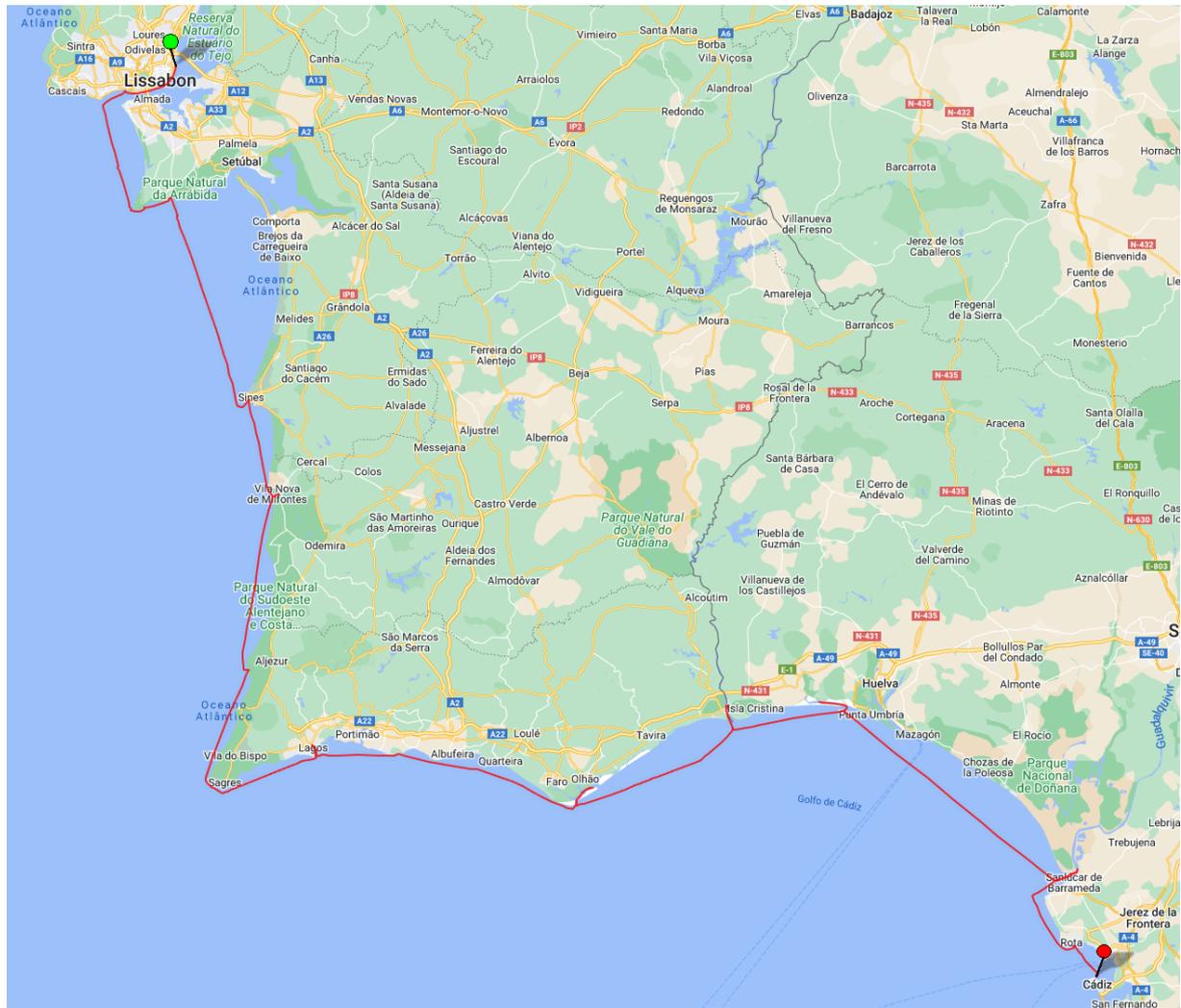


8 Lissabon-Cadiz

20.8.-2.9.

Crew: Skipper Jörg mit eigener Crew.

Track: 332sm

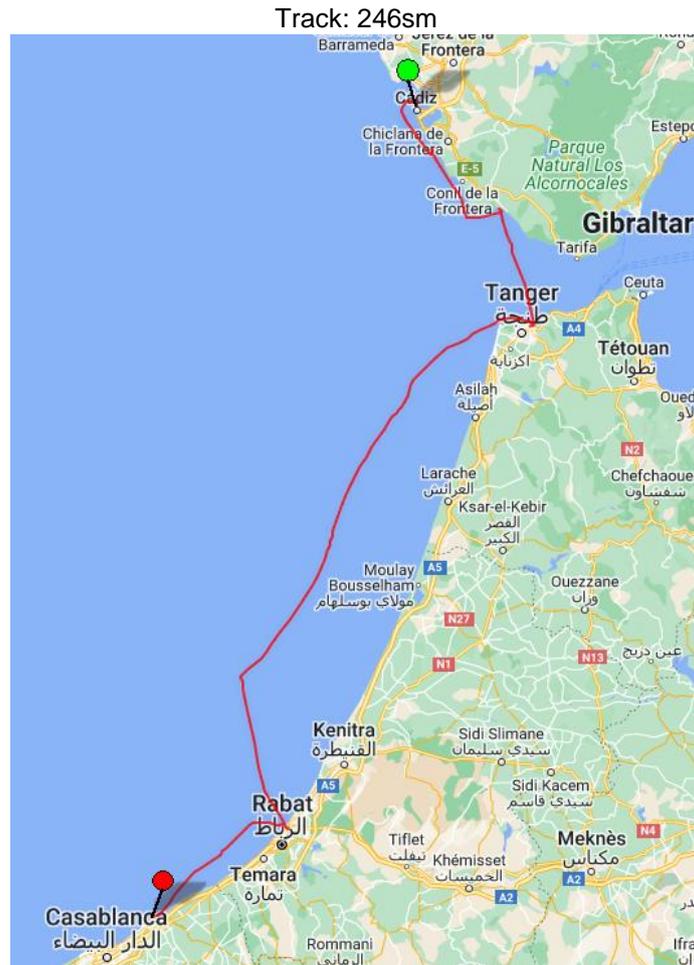


Skipper Jörg übernahm das Schiff in meiner Törnpause und fuhr weiter nach Cadiz.
Für diesen Zeitraum gibt es keine Berichterstattung.

9 Cadiz-Casablanca

3.9. - 16.9.

Crew: Skipper Marten mit eigener Crew.



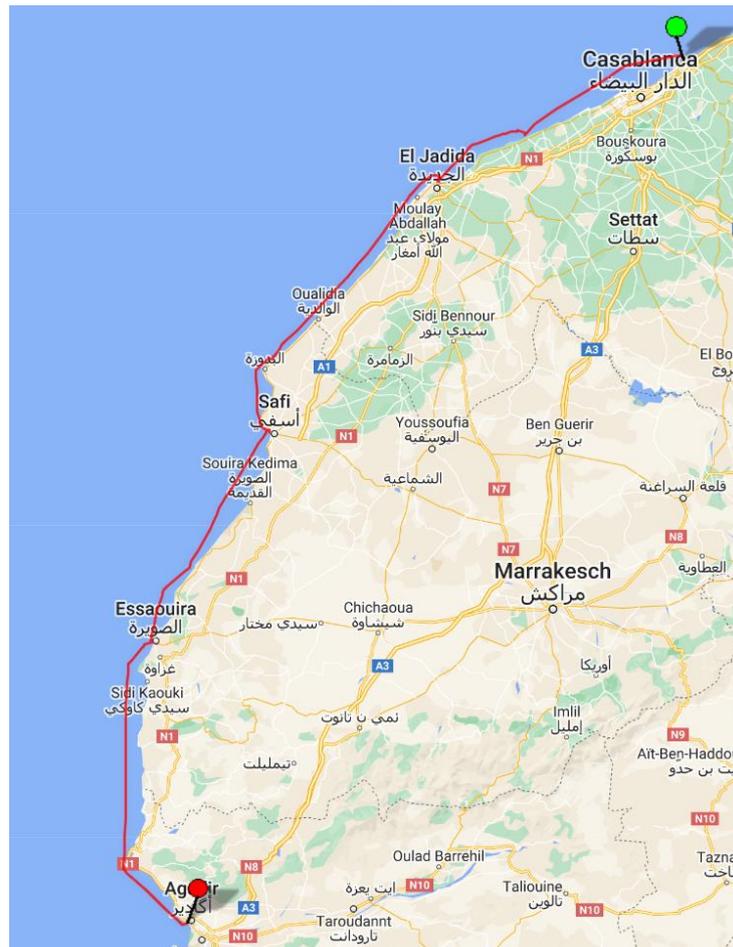
Skipper Marten übernahm das Schiff in meiner Törnpause und fuhr weiter nach Casablanca. Für diesen Zeitraum gibt es keine Berichterstattung.

10 Casablanca-Agadir

17.9. – 30.9.

Crew: Skipper Frank, Felix+Christiane, Norbert+Mardith

Track: 279sm



In den ersten 2 Wochen meiner 4-wöchigen Törnpause übernimmt Skipper Jörg das Schiff und se
Die Tour entlang der marokkanischen Küste ist ein Abenteuer. Die Kultur ist uns fremd, ausländische Sportboote sind dort exotisch. Die gewohnte Hafeninfrastruktur ist kaum vorhanden. Im Kampf gegen Drogen-, Menschen- und Waffenschmuggel sind die Ein- und Ausklarierungsprozeduren sehr streng und langwierig. Überall sieht man vergitterte Fenster, Wachschutz und Polizei. Aber die Menschen sind freundlich und hilfsbereit.

Es gibt nicht viele Häfen auf der Strecke und keine Buchten. Ankern kann man nur ungeschützt am Strand bei ruhigem Wetter und geringer Dünung. Die Langzeitwetterprognose ist ernüchternd: Es soll zwar sommerlich und angenehm werden, jedoch ohne Wind. Lediglich nachmittags kann es durch Thermik leicht aufbrisen.

Schon Skipper Marten klagte über zu viele Motorstunden.

Der ursprünglich geplante Hafen in Casablanca war wegen Bauarbeiten gesperrt, sodass er das Schiff im hässlichen und lauten Industriehafen von Mohammedia übergeben musste. Ein besonders geschützter Hochsicherheitsbereich und Umschlagplatz für Öl und Bitumen, mit Einlass- und Sicherheitskontrollen, die man mit einem Flughafen vergleichen kann. Selbst unser Supermarkt-Einkauf wurde durchleuchtet.

Marten, vielen Dank für ordentliche und saubere Rückgabe ohne Schäden!



Mohammedia lädt nicht unbedingt zum Verweilen ein. Der Ort besteht überwiegend aus Wohnblocks an einem breiten von ausschließlich Einheimischen belebten Sandstrand. Es gibt dort Pferde und Kamele, die zum Reiten angeboten werden. Man sitzt in der Regel unter einem Sonnenschirm auf Plastikstühlen. Die Frauen gehen in voller Bekleidung ins Wasser, Jugendliche spielen überall Fußball. Für uns ungewohnte Anblicke. Wir sind gespannt, was uns noch so erwartet. Das erste Ziel steht fest: El Jadida. Dort soll es eine schöne Altstadt geben.

10.1 Mohammedia- El-Jadida

19.9. -21.9.

Die Distanz von Mohammedia nach El-Jadida ist für einen Tagestörn zu lang, besonders bei schwachem Wind. Deshalb beschlossen wir, die Strecke zu teilen und irgendwo am Strand zu ankern. Erst ab 13:00 Uhr setzte die Thermik ein und die Motoren konnten ruhen. Bei halbem Wind kamen wir mit dem Gennaker gut voran. Abends flaute der Wind wieder ab und gestattete ein ruhiges Ankern am Strand. Am nächsten Vormittag mussten wieder die Motoren helfen, um voran zu kommen. Gegen Mittag wurden wir dann von der Royal Marine angehalten und durchsucht. Wir mussten erklären, warum wir uns so dicht am Land aufgehalten haben. Aber alles verlief freundlich, wir konnten ihr Misstrauen zerstreuen. Der leichte Wind setzte dann wieder gegen 13 Uhr ein und kam günstig, um uns vom Spinnaker ziehen zu lassen.



In El Jadida angekommen, kam uns eine Armada von kleinen Fischerbooten entgegen, die zu den zahlreichen Sardinenschwärmen ausströmten. In der schmalen Hafeneinfahrt machten sich schwimmende Jugendliche einen Spaß daraus, sich an vorbeifahrende Boote zu hängen, um sich mitziehen zu lassen. Sie schwammen uns furchtlos direkt vor den Bug und zwangen uns so, aufzustopfen. Andere hängten sich dann ans Heck, so dass wir uns kaum traute, die Propeller drehen zu lassen. Es dauerte eine Weile bis wir sie abschütteln konnten. Im Hafen gab es nicht einen Anlegeplatz. Wir sollten mitten im Hafen ankern und mit allen Papieren und Ausweisen zu Portoffice kommen. Nachdem alles kopiert und bezahlt war, mussten die Offiziellen natürlich noch an Bord zur Durchsuchung. Aber die lief, wie immer, recht oberflächlich ab. Erst am nächsten Tag erkundeten wir die sehenswerte Altstadt. Um den Hafen verlassen zu können, mussten wir unsere Pässe abgeben. Häfen sind hier grundsätzlich bewachte Grenzübergangsstellen, bei denen man einen Stempel in den Pass bekommt.



Im Fischereihafen herrschte reges Treiben. Hunderte kleine Boote fuhrten ihre Sardinenfänge ein. Gleich daneben eine große alte portugiesische Festungsanlage mit mittelalterlicher Altstadt. Dort ist die Zeit stehengeblieben. Auf der Mauer kann man ringherum gehen und schöne Ausblicke genießen.



Auch außerhalb der Festungsmauern gibt es eine sehenswerte Altstadt, mit typischen marokkanischen Basaren und fliegenden Händlern. Schmutz und Armut sind allerdings stets gegenwertig.



10.2 El Jadida-Safi

22.9. - 24.9.



Die Reise entlang der marokkanischen Küste blieb spannend. Der industriemäßige Küstenabschnitt wurde so langsam ländlich und nahm die typische Ockerfärbung an. Man sah viele Felder, aber alles war braun und trocken. Um nicht der Küstenwache aufzufallen, haben wir diesmal unser AIS-Signal ausgeschaltet und ankerten nach 52 sm wieder an einem einsamen Strand bei 1m Dünung. Das Schiff schaukelte zwar mächtig, aber wie immer flaute der Wind ab, sodass wir am offenen Atlantikstrand die Nacht verbringen konnten. Erst am nächsten Tag erreichten wir unser Ziel: Safi ist ein Industrie-Fischerei- und Töpfereizentrum, mit einer Festung und Altstadt durchaus sehenswert.



Einen Hafenplatz für Sportboote gab es hier nicht. Wir lagen im Päckchen an einem alten Fischerboot. Nach dem wir die übliche Einklarierungsprozedur über uns ergehen hatten, kam noch die Gendarmerie mit einem Schnüffelhund an Bord. Pässe und Bootspapiere wurden uns abgenommen. Dafür durften wir ohne weitere Abmeldung in die Stadt. In der Altstadt wurden wir von einem gut englischsprechenden Einheimischen angesprochen, der sich förmlich als Reiseführer aufdrängelte und uns durch das alte Töpferviertel führte, jedoch nicht ohne uns auch in den Verkaufsraum zu führen. Zum Glück fand Mardith etwas passendes, dann war er zufrieden. Anschließend besuchten wir noch das Töpfereimuseum, in dem es alte Ausgrabungsstücke, aber auch Kunst zu sehen gab (Fotografieren verboten).





In der Altstadt mit ihrer typisch arabischen Verkaufskultur fanden wir einen Fischmarkt. An einem Stand gab es Schwertfisch (7€/kg) von dem wir uns für das Abendessen, ein paar Scheiben abschneiden ließen.



10.3 Safi-Essaouira

25.9. - 27.9.

Essaouira soll nun der schönste und touristischste Ort an der marokkanischen Küste sein. Wir sind gespannt. Van Safi aus sind es ca. 57 sm. Zu weit für einen Tagestörn. Da wir nicht unnötig im Dunkeln segeln wollten, legten wir wieder einen Ankerstopp an der Küste ein. Die Dünung war diesmal schon 2m hoch (gerade so grenzwertig) und der Himmel bedeckt mit Nieselregen. Da blieben wir lieber im Salon und machten einen Kinoabend. Am nächsten Tag verzogen sich die Wolken, dafür frischte es schon am Vormittag ordentlich auf. Und so konnten wir uns bei 15kn achterlichem Wind gerade noch so zügig vom Spinnaker ziehen lassen. Die schwachwindige Phase schien ab nun vorbei. Selbst in der Ankerbucht bei Essaouira blies es ordentlich. Das hielt die Gendarmerie jedoch nicht ab, uns kurz nach der Ankunft zu besuchen, um die Bootspapiere und Pässe zu fotografieren.

Im Hafen gab es nicht einen Anlegeplatz für uns und damit wieder kein frisches Wasser. Normaler Weise wäre das kein Problem, doch das Wasser entlang der Küste war bisher extrem schmutzig, besonders in den Häfen und Buchten. Innerhalb kürzester Zeit verstopfen hier die Filter vom Wassermacher, so dass man ihn nicht gebrauchen kann. Nun war auch der Reservetank aufgebraucht und das verbliebene weinige Wasser musste rationiert werden.

Die Polizei empfahl uns wieder, dass wenigstens einer an Bord Wache hält, während die Anderen die Stadt besichtigen. Und so schipperte ich die Crew am nächsten Tag mit dem Dinghi in den naheliegenden, stinkenden und schmutzigen Fischerhafen um an Bord zu wachen und wieder mal Wasserfilter zu wechseln.



Ich war schon an Bord, da riefen sie mich an, ich müsse wieder zurück zum Hafen kommen, die Polizei will auch meinen Reisepass abstempeln. Und vor der Weiterfahrt sollen wir uns noch einen Stempel abholen. Was war ich bedient! Zum Trost gab es in der Altstadt für alle wieder viele interessante Einblicke in eine uns fremde Welt.



10.4 Essaouira-Agadir

29.9. - 30.9.

Die Distanz von Essaouira nach Agadir ist relativ lang (75sm) und ausschließlich bei Tageslicht nicht zu schaffen. Für eine Übernachtung vor Anker am Strand war das Meer zu unruhig. Als beste Alternative erwies sich eine Nachtfahrt, so dass wir noch nachmittags im Hellen ankamen. Nachts um Eins ging es los. Der Wind kam wie immer achterlich. Bei 13 bis 15kn ließen wir uns überwiegend vom Spinnaker ziehen. Die Nacht war mild, klar, mondlos und der Himmel voller Sterne. Kein Schiff weit und breit, einfach schön. Hinter dem Kap Cabo Ghir, war der Wind plötzlich weg. 20sm lagen aber noch vor uns. Da mussten wohl oder übel die Motoren helfen.

In Agadir kamen wir für marokkanische Verhältnisse in eine andere Welt. Da die Altstadt 1960 durch ein Erdbeben völlig zerstört wurde, hat man hier eine neue Stadt mit vielen Hotels nach europäischem Vorbild errichtet, um an die schönen Sandstrände auch zahlungskräftige Touristen zu locken. Alles wirkt hier ungewohnt ordentlich und sauber.



Einen so schönen Sportboothafen gibt es in Marokko sicher kein zweites Mal. Er ist umgeben von hübschen Appartmenthäusern Luxus-Shops, Kaffees und Gaststätten. Die Preise: Europäisch. Auch hat man hier etwas mehr Freiheit: Man muss sich nicht ständig an- und abmelden, wenn man in die Stadt will.



Zum Abschluss des Törnrs gingen wir gemeinsam Essen in ein nobles Restaurant mit sehr gutem Essen. Abends bot sich vom Boot ein schöner Anblick auf den Festungsberg mit beleuchteten Schriftzügen zu Ehren Allahs und des Königs.



11 Agadir-Lanzarote

2.10-14.10.

Crew: Skipper Frank, Christoph, Reiner, Manuel

Track 331sm:



Bei Anreise der wurde Christoph am Hafen erstmal in einer 1,5h dauernden Prozedur gründlich gefilzt. Er hatte sich erlaubt, ein in Marokko absolut verbotenes Objekt mitzubringen: Eine Drohne. Das ist fast so schlimm, wie eine Waffe. Sie wurde ihm natürlich sofort abgenommen. Reiner und Manuel hatten es einfacher, sie kamen erst spät in der Nacht.

Bevor wir Marokko verlassen, wollte die neue Crew (außer Christoph) noch etwas von Marokko sehen. Agadir ist zwar kein typischer Vertreter, aber doch anders als eine europäische Stadt. Ein temperamentvoller deutschsprechender Taxifahrer bot sich an, für eine Stadtrundfahrt. In einem angsteinflößenden Tempo fuhr er uns rasant durch den chaotischen Verkehr zu den wenigen interessanten Orten, wie: Alte Burganlage auf dem Berg mit normalerweise grandioser Aussicht (leider war die Sicht durch Saharasaand sehr getrübt), Töpferwerkstadt, Arganöl Manufaktur, Moschee, Künstlermarkt. Dabei erklärte er uns alles unaufhörlich. Anschließend führte uns ein winziges Restaurant mit typisch marokkanischer Küche.





In der Zeit in der wir köstlich aßen, ging der Fahrer beten und wir hatten etwas Ruhe. Zurück zu Schiff war der Ärger groß: Das ganze Schiff war inzwischen mit braunem Saharasand verdeckt. Abspülen war sinnlos, da die Luft sehr trübe blieb.

Ärger gab es dann auch noch beim Ausklarieren. Obwohl wir schon am Vormittag darum gebeten hatten, um 18:00 Uhr auslaufen zu können, schien das den Offiziellen nicht zu interessieren. In mehreren Schüben kamen Polizei, Marine, Zoll, Hafenbehörde, kontrollierten und fotografierten immer wieder dieselben Pässe und Bootspapiere, bis mit einer Stunde Verspätung Christoph endlich seine Drohne und wir die Ausreisestempel in die Pässe bekamen.

11.1 Agadir-La Graciosa

3.10. – 6.10.

Keine 5 Minuten später, nachdem wir unsere Pässe wieder hatten waren die Leinen los. Froh, von diesem bürokratischen Überwachungsstaat weg zu kommen, fuhren wir in die Nacht auf unserer 36- stündigen Überfahrt nach Lanzarote. Alles war so geplant, dass wir morgens im Hellen ankommen. Mit etwas achterlichem Wind bei 15-18kn kamen wir schneller voran als uns lieb war. Zum Schluss mussten wir sogar reffen, um langsamer zu werden, damit wir nicht im Dunklen ankommen. Alles klappte prima. Planmäßig erreichten wir die erste vorgelagerte Insel Alegranza.



In der südlichen Ankerbucht El Veril fiel der Anker. Wie erholten uns ein wenig, bevor es am Nachmittag weiter ging, zu den südlichen Ankerbuchten der nächsten Insel La Garciosa.



Die Ansichten der vorbeiziehenden Vulkanberge waren grandios.



Gleich in der erste Bucht Punta Corrales ankerten wir für die Nacht. An einem schönen Sandstrand. Der musste erst mal mit dem Schlauchboot erkundet werden. Endlich wieder Land unter den Füßen und baden im kristallklaren, warmen Wasser.

Am nächsten Tag haben wir versucht, im einzigen Inselhafen einen Platz zu bekommen, Obwohl wir viele freie vorfanden, wurden wir vom Hafenmeister gleich wieder vertrieben. Der Hafen sei voll. Also ankerten wir nebenan und fuhren mit dem Dinghi rein, denn La Graciosa ist sehr schön und hat vor allem den schönsten Sandstrand der Kanaren (allerdings in 5km Entfernung). Christoph blieb wie immer auf dem Schiff.

Ich machte mich zu Fuß auf den Weg, Reiner und Manuel organisierten sich eine Jeep Safari. So viele Fotomotive hat man selten. In der baumlosen Vulkanlandschaft gab es stets beeindruckenden Fernsichten.



Besonders schön war der Sandstrand Playa de Las Conchas. Makelloser Muschelkalksand, türkis-blaues Wasser, eingerahmt von schwarzen Felsen und rotem Vulkanberg im Hintergrund. Ein lohnenswerter Ausflug!

11.2 La Graciosa-Arrecife-Papagayo Strände

7.10. - 9.10.

Normalerweise bläst es zwischen den Inseln La Graciosa und Lanzarote durch den Düseneffekt kräftig, doch wir hatten Glück und kamen gegen den Wind gut voran. An der Ostküste Lanzarotes hat man dann südwärts den Wind immer von hinten, sodass wieder der Gennaker zum Einsatz kommen konnte. Im Hauptstadthafen Arrecife angekommen und über Funk angemeldet, bekamen wir sofort einen schönen Liegeplatz mit Strom und Wasser zugewiesen.



Nicht weit von uns entfernt dröhnte es von einer großen Freilichtbühne. Ausgerechnet fand zu dieser Zeit ein Musikfestival statt. Erst um 23:00 Uhr ging es mit Techno-Musik so richtig los. An Schlaf war kaum zu denken.

Entsprechend spät kamen wir am nächsten Morgen in die Gänge. Trotzdem organisierten wir uns einen Mietwagen um in der Nordhälfte die Sehenswürdigkeiten abzuklappern. Christoph blieb wieder auf dem Schiff.

Natürlich haben wir nicht alles geschafft, was man hätte schaffen können, dennoch haben wir 5 lohnenswerte Ziele ansteuern können:

Kaktus-Garten, 2 Wohnhäuser vom Künstler César Manrique, ein Lavahöhle mit Konzertsaal und ein Teil eines 7km langen Lavatunnels.



Mittagessen fiel aus. Entsprechend hungrig kehrten wir auf der Rücktour an einem Aussichtspunkt in das Restaurant ein und wurden mit einer Grillplatte köstlich bewirtet.



Am nächsten Tag ging es dann weiter, bis zu den am Südende gelegenen Papagayo Stränden.



Gleich am ersten fiel der Anker. Mit dem Dinghi war der schöne Sandstrand schnell erreicht.

Oberhalb, auf dem Felsen befand sich ein nettes Restaurant mit herrlichem Blick, genau das Richtige für uns, für ein erfrischendes Landgangsbier.



11.3 Papagayo Strände-Insel Lobos-Corralejo (Fuerteventura)

10.10. - 11.10.



Mit dem typischen NO-Wind segelten wir nur mit dem Gennaker weiter zu der Fuerteventura vorgelagerten Vulkaninsel Isla de Lobos. Im Windschatten gibt es einen guten Ankerplatz nahe dem kleinen Anleger für die Ausflugsboote. Das Wasser: Kristallklar, ein Schnorchelparadis und Naturschutzgebiet. Mit dem Dinghi konnten wir gut anlanden. Auf der kleinen Insel gibt es eine Lagune mit beruhigtem Wasser in dem man gut baden und schnorcheln kann. Sogar ein Restaurant und ein Kiosk haben wir offen vorgefunden.

Nach diesem lohnenswerten Zwischenstopp fahren wir am nächsten Tag weiter zum nahegelegenen Nordhafen von Fuerteventura: Corralejo. Ganz problemlos bekamen einen guten Hafenplatz.



Neben dem netten Ort sind das eigentliche Highlight der langgestreckte feine Sandstrand und das dort angrenzende weitläufige Dünengebiet. Ich fuhr mit dem Fahrrad, Reiner und Manuel mit dem Taxi dorthin. Leider machte die Sonne sich etwas rar, sodass die Badelaune nicht so recht aufkommen wollte. Schön und eindrucksvoll war es aber trotzdem.



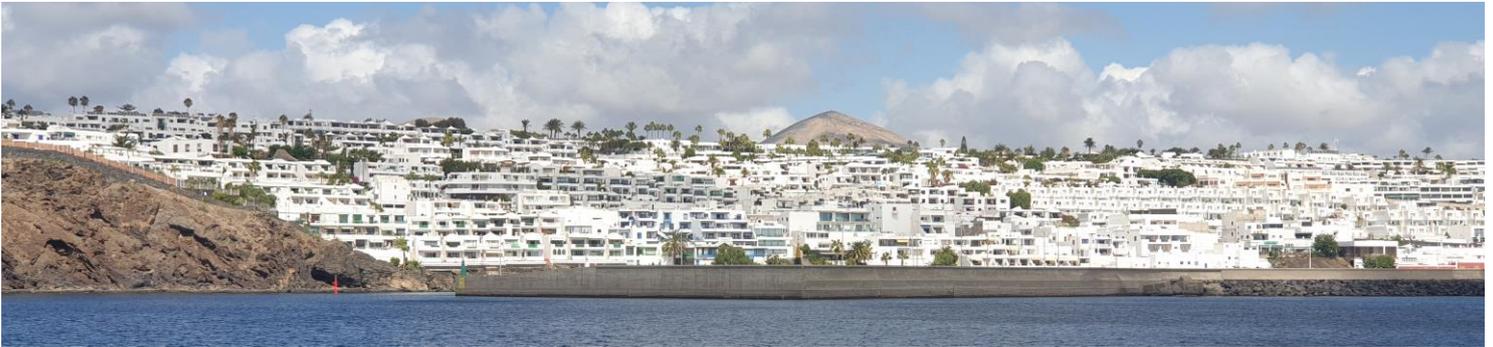
Abends nutzten wir die Gelegenheit, um in ein der direkt am Wasser befindlichen Lokale zum Abendessen einzukehren. Anschließend gab es zu unserer Freude auch noch Livemusik (Rock) auf dem Marktplatz bei diversen wohlschmeckenden Cocktails.



11.4 Corallejo-Puerto de Carlo-Marina Rubicon

12.10. -14.10.

Nach dem lohnenswerten Ausflug nach Fuerteventura fahren wir wieder zurück nach Lanzarote. Der Urlaubsort Carmen sollte das nächste Ziel sein. Um dorthin zu kommen, mussten wir den ganzen Tag hart gegen eine kurze 1,5m Hackwelle und 17kn Wind ankämpfen. Endlich angekommen, erklärte uns der Hafenmeister, dass es keinen Platz gäbe, obwohl wir jede Menge freie sahen.



Wir sollten zu nächsten Marina Puerto de Calero weiterfahren.



Okay, dort angekommen wurden wir wieder abgewiesen, obwohl auch dort frei Plätze zu sehen waren. Das verstehe, wer will. Uns blieb nichts anderes übrig, als vor dem Hafen zu ankern. Zum Glück blies der Wind ablandig. Mit dem Dinghi kamen wir dennoch in den Hafen, um uns etwas umzusehen.

Eigentlich war vorgesehen, am nächsten Tag den Zielhafen Marina Rubicon zu erreichen. Doch die Crew hatte am vorgesehenen Abreisetag keine passenden Rückflüge bekommen und hatte nun einen Tag mehr zur Verfügung. Also segelten wir daran vorbei und legten vor Anker noch einen Zwischenstopp in der kleinen Bucht Playa de Montana Roja ein. Hübsche Hotelbauten reihen sich dort um einen winzigen Strand. Trotz 20kn ablandigen Wind wagten wir das Anlanden mit dem Dinghi um uns mal die Beine zu vertreten und in der netten Standbude ein Bier zu trinken. Hin ging es noch einigermaßen, aber zurück wurde es bei den einlaufenden Brandungswellen schwierig in Boot zu kommen. Nach mehreren Versuchen gelang es endlich. Trocken blieb dabei keiner.



Am letzten Segeltag war dann die Distanz nur kurz: 2sm. Für noch etwas Segelspaß kreuzten wir überwiegend mit Rumpfgeschwindigkeit vor dem Hafen auf und ab, bevor wir in die Marina einfuhren. Um einen Liegeplatz brauchten wir uns keine Sorgen machen, denn ich hatte wohlweislich vorgebucht.



Am Abschiedsabend gingen wir in eines der vielen am Hafenbecken gelegenen Restaurants.

12 Arbeitswoche in Lanzarote

15.10. - 21.10.

Anwesende: Skipper Frank, Christoph

Normalerweise wäre die Saison zu dieser Zeit zu Ende und die Winterlagerarbeiten begännen. Deshalb ist es erforderlich nun auch mal so einige Wartungsarbeiten durchzuführen. Dafür hatte ich eine Woche eingeplant. Zufälligerweise hatte es sich so ergeben, dass Christoph mit an Bord war und mir dabei helfen wollte. Das passte natürlich gut, denn zu zweit fällt es einiges leichter und man schafft mehr.

Folgende Arbeiten haben in dieser Zeit erledigen können:

- Da die Ankerwinde schon seit einiger Zeit schwächelte, haben wir sie auseinanderggebaut, den Fehler gesucht und gefunden: Eine Motorwicklung war durchgebrannt, sodass der Motor nur mit halber Leistung laufen konnte. Er muss nun erneuert werden. Zum Glück konnte ich einen Ersatzmotor bestellen.
- Damit die Webasto Dieselheizung auch bei niedrigen Batteriespannungen stabil läuft, haben wir einen DC-DC Wandler eingebaut, der die Betriebsspannung stabil hält.
- Der Zugang zum angehängten Schlauchboot und zur Rettungsinsel war bisher durch die Reelingsdrähte etwas erschwert. Christoph hatte den Vorschlag gemacht und umgesetzt, Pelikanhaken einzubauen, damit man die Drähte schnell und leicht öffnen kann.
- Die Ruderblätter waren seit der Ruderblattreparatur im letzten Frühjahr nicht richtig mittig ausgerichtet. Das haben wir nun behoben und damit die Geradeausfahrt bei mittigem Steuerrad möglich gemacht.
- Die Propeller und Unterwasserschiffe hatten schon etwas Bewuchs angesetzt. In einer anstrengenden, zweitägigen Aktion habe ich sie tauchend vollständig mit einem Kunststoffspachtel abgeschabt. Ohne dem Atemluftkompressor mit langem Schlauch wäre das nicht möglich gewesen. Dazu fuhren wir in eine benachbarte Ankerbucht mit klarem Wasser. Die Strömung machte mir zeitweise stark zu schaffen.
- In der Zwischenzeit hat Christoph die Schlösser von den 3 Kabinentüren ausgebaut und gebrochene Federn repariert bzw. ersetzt. Nun schließen sie wieder richtig.
- Um das Großsegel zu schützen, wenn es mal versehentlich an den Wanten anliegt, hatte ich vor 2 Jahren einen Schlauch über die Wanten gezogen. Er wurde nun durch UV-Belastung etwas klebrig, sodass eine Menge Dreck kleben blieb, der leider auch auf das Segel überging. Die beidseitigen Schmutzstreifen auf dem weißen Segel mussten nun entfernt werden.
- Mit Waschbenzin und mühsamen Schrubben gelang es so einigermaßen. Damit das nicht wieder passiert, mussten auch die Schläuche gereinigt und mit Bootswachs konserviert werden. Christoph zog mich dazu mit dem Bootsmannsstuhl hoch.
- In Marokko und auf Lanzarote hatten wir mehrfach Saharastaub in der Luft. Nicht nur das Deck, sondern auch das gesamte Rigg, alle Leinen und Persenninge wurden damit verreckt. In einer aufwändigen Putzaktion haben wir das Schiff so gut es ging gereinigt. Leider ist dabei der Hochdruckreiniger kaputt gegangen. Nur gut, dass wir einen Mietwagen hatten. So konnte ich am letzten Tag einen neuen besorgen.



- Die Sonne setzt dem Deck in diesen Breiten ordentlich zu. Deshalb ist es wichtig, mit einer UV-Schutzpolitur wenigstens die glatten Flächen ab und zu behandeln. Bis auf die Rümpfe unterhalb der Scheuerleiste habe ich alle Flächen polieren können. Das geriffelte Deck erhält regelmäßig durch ein spezielles Deckwaschmittel einen Schutz.

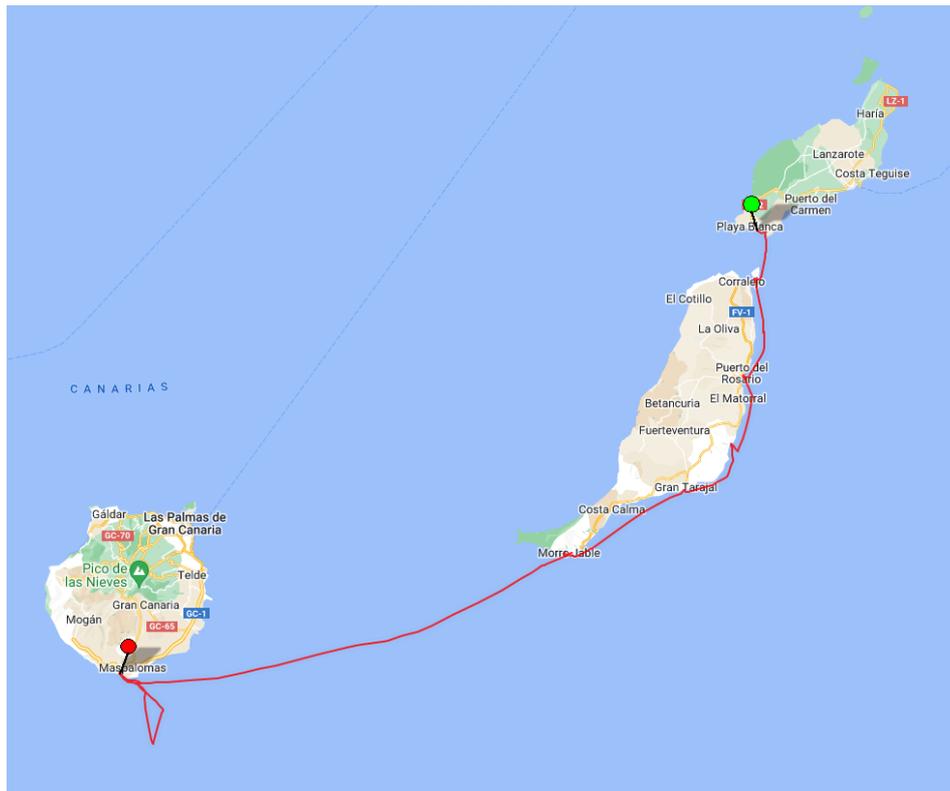
Wir haben in dieser Woche also viel geschafft und das Boot fit gemacht für die Wintersaison auf den Kanaren. Vielen Dank Christoph für deine Mithilfe!

13 Lanzarote-Gran Canaria

22.10. - 4.11.

Crew: Skipper Christoph mit eigener Crew

Track 180sm:



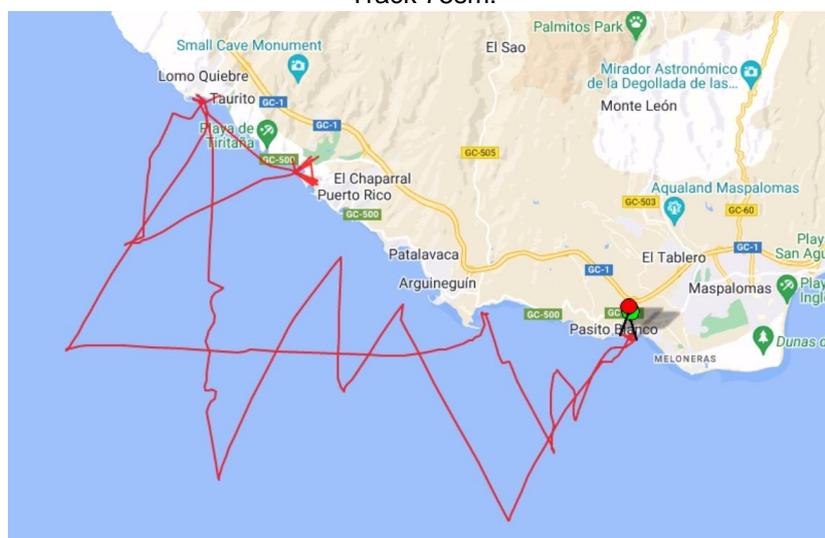
Christoph übernahm in meiner Törnpause für 2 Wochen das Schiff, um es nach Gran Canaria weiter zu segeln. Mit der defekten Ankerwinde ist er so einigermaßen zurechtgekommen. Inzwischen hatte ich einen neuen E-Motor besorgt und sie dem nächsten Skipper (Rainer) mitgegeben. Er kam zum Crewwechsel einen Tag früher, sodass Christoph den neuen Motor noch einbauen konnte. Dann lief die Ankerwinde wieder schnell und mit voller Leistung. Vielen Dank Christoph! Für diesen Zeitraum gibt es keine weitere Berichterstattung.

14 Gran Canaria-Gran Canaria

4.11. - 18.11.

Crew: Skipper Rainer mit eigener Crew

Track 75sm:



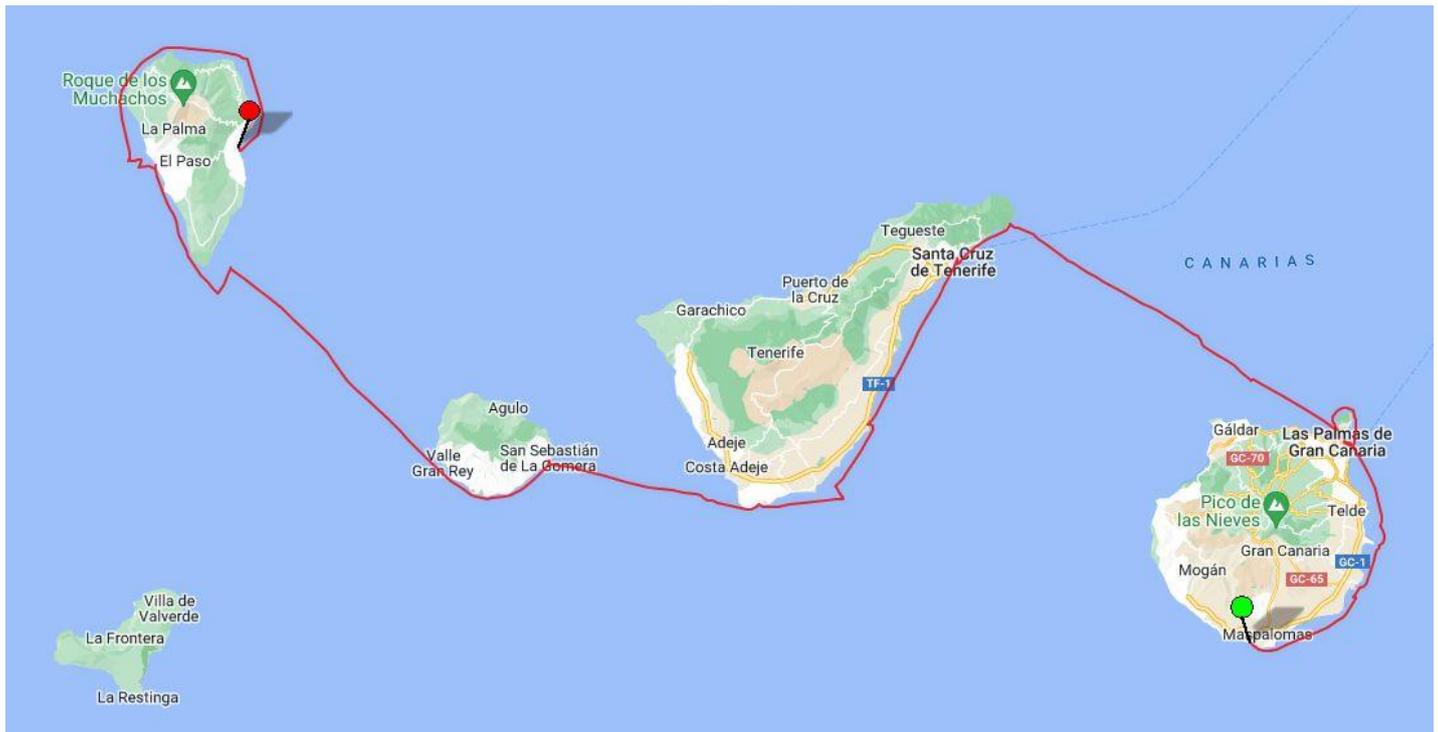
Rainer übernahm von Christoph in meiner Törnpause für weitere 2 Wochen das Schiff. Für diesen Zeitraum gibt es keine weitere Berichterstattung.

15 Gran Canaria-La Palma

3.12. - 18.12.

Crew: Skipper Frank, Bernhard, Klaus

Track 275sm:



Nach 2 Wochen Familienurlaub mit meiner Frau, in dem wir mit dem Schiff den Hafen Pasito Blanco nicht verließen und dafür bei schönstem Sommerwetter mit dem Mietwagen die Insel Gran Canaria erkundeten, kam die neue Crew, um mit mir weiter zu segeln. Es soll nach Teneriffa und La Palma gehen.

15.1 Pasito Blanco-Las Palmas

4.12. - 5.12.

Wir starteten in einer ungewöhnlichen Wetterlage. Normalerweise bläst hier der Passatwind aus NO. Nun kam er aus SW. Wir nutzten die Gelegenheit, um mit ihm zur nördlich gelegenen Hauptstadt Las Palmas zu segeln, vorbei am Leuchtturm und an den Sanddünen von Maspalomas.



Die Windstärke und Richtung waren allerdings nicht stabil. Auf der Strecke von 35sm hatten wir alle Winde Von Flaute bis zu 20kn. Wir waren ständig am Segelwechseln. Alle Typen kamen zum Einsatz. Der Einfluss der hohen Berge ist beachtlich. Hinzu kommt wechselnde Thermik, die in den Windprognosen von z.B. Windy nicht berücksichtigt werden. Uns wurde also nicht langweilig. Der Hauptstadthafen war voll. Im großen Hafenbereich gab es jedoch die Möglichkeit zu ankern. Beim Ankern machte leider die Ankerwinde wieder Probleme. Trotz neuem E-Motor lief sie laut und langsam. Wir suchten natürlich gleich nach der Ursache, und fanden heraus, dass durch einen defekten Simmering Salzwater ins Getriebe eingedrungen sein muss, denn ein darunter befindliches Kugellager war völlig verrostet und festgefressen. Wir haben die

unbrauchbaren Kugeln mühsam mit WD40 gelockert und entfernt. Danach lief die Winde besser, aber sie muss nun so schnell wie möglich erneuert werden. Noch am Abend habe ich eine neue bestellt. Zusätzliche 24 kg müssen nun demnächst im Aufgabepäck im Flugzeug hergebracht werden.



Am nächsten Tag blieben wir im Hafen, um die Stadt zu besichtigen.

15.2 Gran Canaria-Teneriffa (Santa Cruz)

7.12. - 9.12.

Für die lange Überfahrt nach Teneriffa (46sm) standen die Winde gut.

Anfangs mussten wir in der Landabdeckung von Gran Canaria zwar noch motoren, aber dann ging es so richtig los. Zwischen den Inseln gab es einen Düseneffekt der den Wind auf 22-27kn beschleunigte. Mit Rumpfgeschwindigkeit düsten wir trotz 2,5m hohen Wellen einige Zeit über das Wasser. Nur Regen trübte den Segelspaß.



Ziel war eine Ankerbucht an der Nordspitze von Teneriffa beim Kap Antequera. Umgeben von hohen Felsen war das Ankern in den ersten Stunden noch erträglich, doch dann rollte eine unangenehme Dünung herein, die in der Nacht für Unruhe sorgte. Doch am Morgen war der Spuk wieder vorbei und wir tuckerten bei Flaute weiter zum Hauptstadthafen Santa Cruz.



Wir waren sehr froh, mal wieder einen Hafenplatz zu erwischen. Das Stadtzentrum war schnell erreicht und ein hervorragendes spanisches Restaurant für den Abend gefunden.

Auch auf Teneriffa wird Weihnachten gefeiert. Die Straßen waren hübsch geschmückt.



15.3 Teneriffa-La Gomera

9.12.-12.12.

Die ungewöhnliche, schwachwindige Südwindwetterlage hielt an. Wir mussten die Motoren bemühen, um weiter voran zu kommen. Dafür konnten wir an Plätzen ankern, die normalerweise viel zu unruhig wären.



Der Anker fiel zunächst südöstlich von Teneriffa in der Bucht Bahia de Abona und am nächsten Tag im Süden neben dem Hafen Marina del Sur bei Las Galletas neben abgewrackten, aufgegebenen Schiffen. Beim Versuch mit dem Dinghi den Hafen zu erreichen, streikte der Benzin-Außenborder. Er ließ sich einfach nicht mehr starten. Nur gut, dass die Paddel an Bord waren. Abends suchten wir dann den Fehler und fanden heraus, dass zu viel Öl eingefüllt war. Nachdem wir fast 200ml abgelassen hatten, lief er wieder. Der Ölstand ist sehr schlecht am Messstab ablesbar und kann falsch interpretiert werden.



Am nächsten Morgen starteten wir nach La Gomera. Teneriffas höchster Berg, der Teide ist stets präsent. Der Wind wehte leider wieder nur schwach, so dass wir von den 27sm nur 10sm segeln konnten. Es war ungewiss, ob wir überhaupt einen Hafenplatz bekommen würden, denn das Marina Office antwortete nicht. Doch wir hatten Glück. Unmittelbar vor dem Hafen San Sebastian, wurde endlich geantwortet und uns sogar ein Platz zugewiesen.

Der kleine Ort ist wirklich nett, sodass wir beschlossen, den nächsten Tag dort zu bleiben, um zu wandern.



Zufälligerweise war außerdem so richtig was los. Im Hafen waren so ca. 50 Offshore-Ruderboote versammelt, die in einer Regatta in ca. 40 Tagen die Karibik erreichen wollten. Für jedes Boot (2-4 Mann Besatzung) gab es einen eigenen Startschuss. Wir beobachteten anfangs das Spektakel und wanderten dann die bergige Küste entlang bis zu einem einsamen Strand.



15.4 La Gomera-La Palma

13. -21. 12.

Die Überfahrt nach La Palma ist bei wenig Wind am Tage kaum zu schaffen. Deswegen starteten wir schon früh um 4:00 Uhr im Dunkeln. Im Windschatten der Insel mussten wir erst mal 3 Stunden mit Motor fahren. Erst in der Düse zwischen den Inseln konnten wir segeln. Die lange Dünung wurde ständig größer und erreichte schließlich 2,5m. Wir segelten an der Westküste La Palmas nordwärts (vorbei an den Auswirkungen des kürzlichen Vulkanausbruches) und gerieten wieder in eine Flaute. Mit den Motoren schafften wir es bis zum Hafen von Tazacorte. Dorthin verirren sich nur wenige Segler, so gab es kein Problem einen Liegeplatz zu finden.



Am nächsten Tag blieben wir im Hafen und erkundeten den hübschen Ort.



Nicht weit entfernt wütete vor 2 Jahren der Vulkan und begrub unter seinem Lavastrom so einige Häuser, Straßen und Bananenplantagen. Das wollten wir uns

näher anschauen und wanderten dorthin. Wir waren sehr beeindruckt von der zerstörerischen Kraft und den Lavastrom-Dimensionen. Von Vulkanasche war dort allerdings kaum was zu sehen.

Für den folgenden Tag versprach der Wetterbericht für die Westseite etwas mehr Wind. Umso erstaunter waren wir, als sich die Flaute fortsetzte. Scheinbar entsteht bei auflandigem Wind vor der hohen Felsküste ein Windstau.

Nach ein paar Minuten unter Backbordmotor blieb er plötzlich stehen. Alles deutete darauf hin, dass er nicht genug Kraftstoff bekam. Nur gut, dass wir noch den Steuerbordmotor hatten.

Erst als wir die Nordspitze erreichten, konnten wir etwas segeln. Die gewaltige Dünung von 3 Metern sorgte für ein ständiges Auf und Ab. Nach der Umrundung der Nordspitze gerieten wir in den Windschatten und der Segelspaß war wieder vorbei.

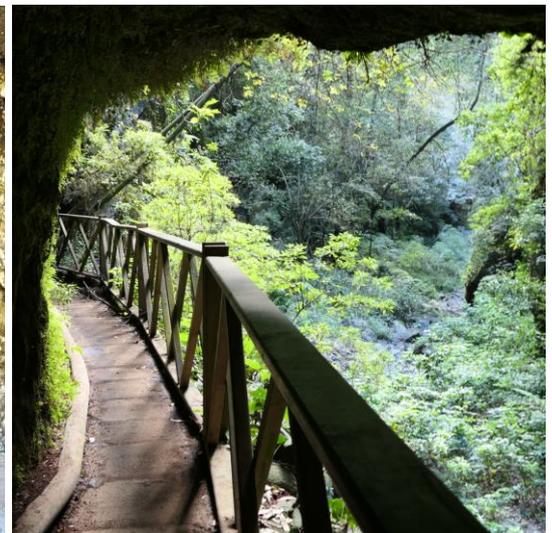
Dafür wurden die Wellen niedriger und wir konnten den Motor reparieren. Ich fand ein Leck in der Kraftstoffleitung. Eine Schlauchschelle hatte sich tief in den Gummischlauch eingeschnitten, so dass die Dieselpumpe Luft anzog. Das defekte Stück war schnell abgeschnitten und der Schlauch neu angesetzt.



Nun konnten wir beruhigt mit 2 Maschinen in den Hauptstadthafen Santa Cruz einlaufen. Bei Nacht waren die Häuser mit ihren kunstvollen Balkonen besonders schön weihnachtlich geschmückt.



2 Tage früher als geplant angekommen, hatten wir Zeit, die Insel etwas zu erkunden. Auf 2 anstrengenden Wanderungen im Lorbeerwald in steilem Gelände überwandten wir über 1000 Höhenmeter, um zu den sehenswerten Wasserfällen und Wasserkanälen zu gelangen die durch lange Tunnel geführt wurden. Ausgerüstet mit Taschenlampe, konnten wir auch einen 130m langen Kanaltunnel begehen. Die Crew flog dann zufrieden nach Hause, während ich noch 3 Tage blieb, um das Schiff vorzubereiten für die nächste Crew.





Einer der Mitsegler erklärte sich bereit, an meinem letzten Tag die 25kG schwere Ankerwinde im Flugzeug mitzubringen. Skipper Frank B. war schon vorort und konnte mir helfen, die defekte alte Winde auszubauen. Die neue traf dann so gegen 17:00 Uhr ein. 3,5h später war sie dann eingebaut und einsatzbereit.

Was war ich froh, dass das noch vor meiner Abreise geklappt hat! Ich konnte nun ein voll funktionsfähiges und sauberes Schiff übergeben und beruhigt nach Hause fliegen. Vielen Dank an Heiko und Frank B. für die Hilfe.

Dieses war mein letzter Törn in 2022.

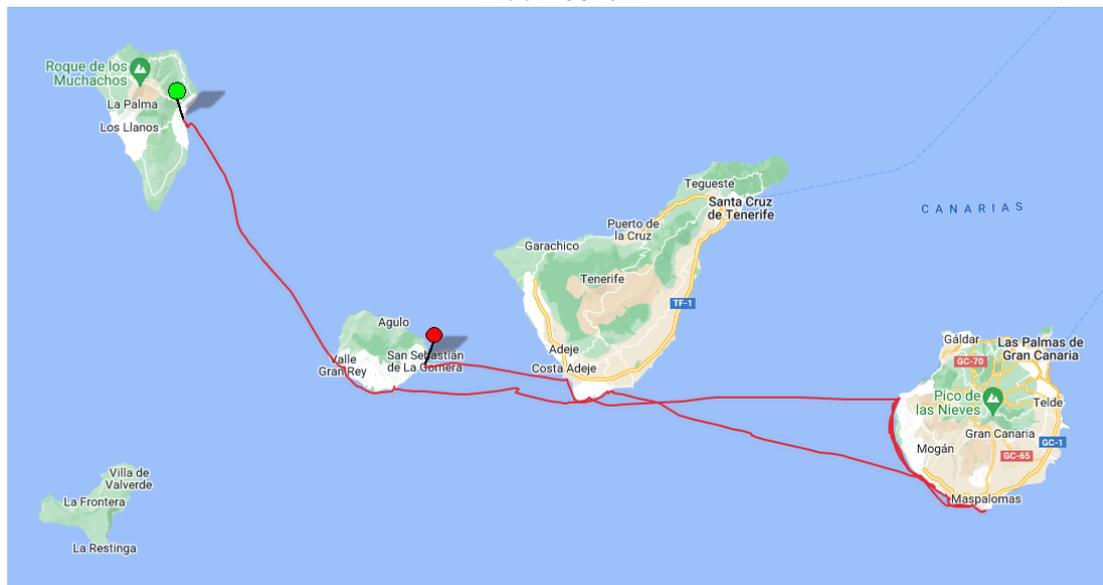
16 La Palma-La Gomera

22.12.22-5.01.23

Letzter Eintrag

Crew: Skipper Frank B. mit eigener Crew

Track: 302sm



Frank B. übernahm in meiner Törnpause über Weihnachten und Silvester das Schiff und segelte es mit Umwegen nach La Gomera.

Für diesen Zeitraum gibt es hier keine Berichterstattung.