

Segeltörn zu den Azoren vom 9. Mai bis 10. September 2007

Vorbemerkung:

2004 habe ich bereits einmal den Versuch unternommen, mit meiner „Benoli“ zu den Azoren zu segeln. Dies scheiterte damals an den widrigen Windverhältnissen. Auch über jene Reise hatte ich einen Bericht geschrieben. Zumal die Routen beider Reisen teilweise identisch sind, enthält der vorliegende Bericht einige Wiederholungen. Das lässt sich jedoch nicht vermeiden, weil der Bericht aus sich heraus verständlich sein soll.

Mittwoch, 9. Mai 2007

Mein Freund Hartmut Kauffmann und ich legen mit der „Benoli“, meiner „Drabant 30“, mittags am Schleisegelclub in Schleswig ab. Eigentlich wollten wir erst am 10. Mai lossegeln, aber der Wind weht derart kräftig aus West, dass wir befürchten, wegen Flachwassers bald nicht mehr aus dem Hafen zu kommen.

Mit einfach gerefftem Großsegel und Fock kommen wir bestens voran. Schon nach 3 Stunden machen wir in Kappeln fest.

Donnerstag, 10. Mai 2007

Bei OSO 4 – 5 legen wir morgens ab. Wir müssen bis Schleimünde motoren. Da der Wind inzwischen auf SSO gedreht hat, wir ihn also genau von vorne haben, und außerdem auf gut 5 Windstärken zugenommen hat, nehmen wir ein Reff ins Großsegel. Bald müssen wir ein zweites Reff einlegen. Zur Ruhe kommen wir trotzdem nicht. Innerhalb kürzester Zeit nimmt der Wind auf 9 Windstärken zu und dreht auf SW. Das Großsegel wird weggenommen. Nur unter der 14 m² großen Kreuzfock krängt die „Benoli“ weg bis zur Scheuerleiste. Nach diesem stürmischen Auftakt machen wir kurz nach Mittag in Holtenau fest. Dort treffen wir meinen Freund Burkhard Pittelkow, der in Brunsbüttel Hartmut ablösen soll. Erst nach 2 Stunden haben wir die Schleuse passiert. Im Kanal müssen wir gegen einen strammen Südwest motoren. Bei Achterwehr passiert es dann: Der Motor wird heiß. Es ertönt der entsprechende Warnton. Wir schleichen nach Rendsburg und machen dort abends im Obereiderhafen fest.

Freitag, 11. Mai 2007

Ein Monteur kommt an Bord und stellt fest, dass es eine harmlose Ursache für die Überhitzung nicht gibt. Alles spricht für verstopfte Kühlkanäle. Gott sei Dank wird der Motor sofort ausgebaut. Mit Joachim Pahl aus Fahrdorf habe ich telefonisch ausgemacht, dass er sich sofort an den Motor macht.

Sonnabend, 12. Mai 2007

Nachmittags nimmt Joachim Pahl den Motor auseinander. Sechs von acht Kühlkanälen sind dicht. Hauptsächlich mit einem Hochdruckreiniger werden diese wieder freigemacht.

Sonntag, 13. Mai und Montag, 14. Mai 2007 benutze ich dazu, die beim Motorausbau entstandenen Holzschäden etwas zu reparieren und die Motorbilge gründlich zu säubern. Außerdem baue ich noch einen neuen Kompass ein.

Dienstag, 15. Mai 2007

kann ich früh morgens die neuen Dichtungen bei der Firma Föh in Rendsburg abholen. Sofort macht Joachim Pahl sich an den Zusammenbau des Motors. Damit ist er mittags fertig. Nachmittags wird der Motor schon wieder in Rendsburg von der Firma Föh eingebaut. Dass ich den Motor innerhalb von fünf Tagen aus- und eingebaut und repariert bekommen habe, ist immerhin Glück im Unglück.

Am **Mittwoch, dem 16. Mai** legen Burkhard und ich frühmorgens in Rendsburg ab. Zunächst ist es trocken. Dann aber gießt es in Strömen. Dabei bleibt es auch bis Cuxhaven, wo wir am frühen Abend festmachen.

Am **Donnerstag, dem 17. Mai** gehen wir schon um 06:00 Uhr los, weil um diese Zeit die Ebbe beginnt. Wir haben 6 Windstärken aus Nordwest, sodass wir die Elbe aufkreuzen müssen. Mit zweifach gerefftem Großsegel und Fock geht dies gut. Ab Scharhör-Riff können wir unseren Sollkurs von 260 Grad gut anliegen. Leider nimmt der Wind noch weiter zu. Wir haben schließlich Nordwest 7 – 8 mit einer entsprechenden See. Viel Spaß bringt uns natürlich, dass wir mit einer Nauticat 38 nicht nur mithalten können, sondern sie nach Höhe und Geschwindigkeit sogar abhängen. Allerdings ist die „Benoli“ mit dieser Besegelung bis an die Grenze belastet. Mehrmals sind wir kurz davor, das Großsegel vollständig zu bergen. Viel Glück haben wir mit dem Strom. Er hat uns nicht nur aus der Elbe hinausgeholfen, sondern hilft uns abends auch noch in die Ems hinein. Um 21:30 Uhr machen wir im Hafen von Borkum fest. Wir haben an diesem Tag in 15 ½ Stunden 99 Seemeilen zurückgelegt. Das entspricht einem Schnitt von ca. 6,4 kn.

Freitag, 18. Mai

Der Wetterbericht hat für diesen Tag West 8 – 9 angesagt. Unter diesen Umständen ziehen wir es vor, durch die holländischen Kanäle weiterzufahren. Es gibt eine von Delfzijl über Groningen und Leeuwarden führende Route, die mit stehendem Mast zurückgelegt werden kann. Man kann entweder bei Harlingen wieder ins Watt fahren oder aber bei Lemmer ins IJsselmeer. Mittags schleusen wir in den Eemskanal ein. Das Wetter ist schön. Allerdings hat der Wind inzwischen von Südwest auf West gedreht, sodass wir den Wind von vorne haben und unser Motor kräftig arbeiten muss. Spätestens jetzt zeigt sich, dass der Motor auch bei größerer Belastung standfest ist. Schon bis Groningen müssen wir etliche Brücken passieren. In Groningen selbst müssen wir 1 ½ Stunden warten, bis wir die 12 Brücken passieren können. Dies gelingt uns in nur 45 Minuten, weil die Holländer die Brückenöffnungen mit Sprechfunk bestens koordiniert haben. Um 19:00 Uhr ist dann 5 km hinter Groningen Schluss. Wir kommen an der Dorkwerdersluis nicht mehr weiter.

Als wir am **Sonnabend, 19. Mai** früh losgehen, bläst es immer noch kräftig. Wir passieren viele Brücken und zahlreiche schöne Städte, darunter Leeuwarden. Auch in Leeuwarden müssen wir nicht weniger als 12 Brücken hinter uns bringen. Auch hier ist aber alles bestens organisiert. Abends machen wir in einem kleinen Ort namens Franeker fest.

Sonntag, 20. Mai

erreichen wir schon nach gut 2 Stunden Harlingen, eine wunderschöne Stadt. Nach einem kleinen Bummel und Einkäufen legen wir mittags wieder ab. Der Wind ist schwach umlaufend, sodass wir motoren müssen. Zunächst haben wir leichten Strom gegenan, später vor Den Helder 3,5 kn Strom mit. Leider bleibt der Wind den ganzen

Tag über schwach. Wir müssen deshalb bis Ijmuiden, wo wir nach Dauerregen spät-abends festmachen, überwiegend motoren.

Als wir am **Montag, 21. Mai**, wegen der Tide schon morgens um 06:10 Uhr losgehen, regnet es immer noch. Immerhin haben wir jetzt aber Wind, nämlich Nordnordost 3 – 4, später 4 – 5. Nachmittags nimmt der Wind noch weiter zu und erreicht 6 Bft. Wir nehmen das Großsegel weg, sind unter der Genua 2 schnell genug. Die Sicht ist bei dem fortdauernden Nieselregen miserabel. Wir haben keinesfalls mehr als eine halbe Seemeile Sicht. Abends schläft der Wind hinter dem großen Leuchtturm Westkapelle völlig ein. Die fehlende Sicht wäre bei dem starken Verkehr nach und von Antwerpen, Zeebrugge und Oostende ein Problem, wenn wir nicht unseren AIS-Empfänger hätten. Mit dessen Hilfe können wir uns gut auf die ein- und auslaufenden Schiffe einstellen. Trotzdem wird das Einlaufen in den Hafen von Zeebrugge bei dieser miserablen Sicht schwierig, denn es laufen nicht weniger als 3 kn Strom quer zur Hafeneinfahrt. Wir müssen gewaltig vorhalten, um überhaupt die Hafeneinfahrt zu erreichen. Zeebrugge ist kein schöner Hafen. Der Vorhafen des Industriehafens ist riesig. Der Yachthafen des Royal Belgium Yachtclub ist ebenso groß wie steril. Auch die heute zurückgelegte Strecke kann sich mit 85 Seemeilen gut sehen lassen.

Dienstag, 22. Mai

Als wir um 10:15 Uhr losgehen, haben wir Nordwest 3 und 2 kn mitlaufenden Strom. Die Sicht ist nach wie vor schlecht. Mittags haben wir Oostende querab. Wegen angeblich bevorstehender Schießübungen müssen wir umkehren und dürfen erst im Abstand von 4,5 Seemeilen von der Küste auf Kurs gehen. Auf diese Weise verlieren wir bestimmt zwei Stunden. Es fällt übrigens nicht ein einziger Schuss! Wegen der Verzögerung erreichen wir an diesem Tage nur Dünkirchen. Dort machen wir am frühen Abend bei Totenflaute und blauem Himmel fest. Überall in der Stadt wird man durch Monumente aller Art an die Rolle erinnert, die Dünkirchen im 2. Weltkrieg spielte.

Auch am **Mittwoch, 23. Mai**, ist es morgens flau. Trotzdem beschließen wir, nach Cherbourg durchzugehen. Mittags passieren wir Calais. Nach Cap Gris Nez setzen wir Kurs ab auf die südlichen Tonnen des Verkehrstrennungsgebietes. Wegen Flaute müssen wir immer noch motoren. Als wir uns dem Verkehrstrennungsgebiet nähern, machen wir die Entdeckung, dass die großen Tonnen am Rande des VTS schon mit AIS-Sendern versehen sind. Die ganze Nacht bleibt es flau. Burkhard und ich gehen abwechselnd je 2 Stunden Wache.

Am **Donnerstag, 24. Mai**, fängt es um 04:30 Uhr an, etwas hell zu werden. Nach wie vor ist es absolut flau. Bis kurz vor Cherbourg schiebt uns der Strom. Zum Schluss haben wir aber doch 2,5 kn von vorne, sodass die letzten Meilen mühsam werden. Cherbourg ist einer der teuersten Häfen an der Kanal- und Atlantikküste überhaupt. Wir dürfen 37,00 € pro Nacht zahlen.

Am **Freitag, 25. Mai**, steht uns die Fahrt durch das Alderney-Race nach Guernsey bevor. Dies erfordert eine besonders genaue Tidennavigation. Wir haben ausgerechnet, dass wir um 05:30 Uhr ablegen müssen, um rechtzeitig am Cap de la Hague zu sein. Dies gelingt uns optimal. Deshalb und mit Rücksicht auf die Nipptide ist die Durchfahrt zwischen dem Cap de la Hague und der Insel Alderney vollkommen harmlos. Ausgesprochen spannend wird es kurz vor St. Peter Port, dem Hafen von

Guernsey. Plötzlich haben wir dicken Nebel, der uns maximal 50 m Sicht lässt. Deshalb und mit Rücksicht auf die vielen Über- und Unterwasserfelsen in dem nach St. Peter Port führenden Sund müssen wir sehr genau navigieren. Ich bleibe unten an Karte und GPS, Burkhard steuert oben. Hoch lebe unser GPS! Ohne diesen wären wir niemals heil in den Hafen von St. Peter Port gekommen. Ein Kartenplotter wäre natürlich noch besser gewesen. Eine andere mit uns laufende Yacht traut sich übrigens nicht, weiterzufahren, sondern kehrt um, um draußen bessere Sicht abzuwarten. Wir machen schließlich mittags in St. Peter Port an einem Warteponton außerhalb des Innenhafens fest. Es steht über dem Süll zum Innenhafen nicht genügend Wasser. Später verlegen wir. St. Peter Port ist schön. Der Hafen, die Einweisung durch den Hafenmeister, die sanitären Anlagen und die Wetterinformationen sind beispielhaft.

Am **Sonnabend, 26. Mai**, unternehmen wir eine Bustour um die Insel. Sowohl die Landschaft als auch die Vegetation sind wunderbar. Besonders beeindruckt uns die Westküste mit den vorgelagerten Schären, auf denen viele Schiffe ihr trauriges Ende gefunden haben. In einem alten Turm wird daran erinnert. Als wir uns am späten Nachmittag mit dem Wetter befassen, ahnen wir schon, dass wir am nächsten Tag nicht loskommen. Es wird West 9, Böen 11 angesagt.

Auch **Sonntag, 27. Mai**, verbringen wir mit Bustouren, diesmal nicht an der Küste, sondern im Inneren der Insel. Auch an diesem Abend wird uns schnell klar, dass wir am nächsten Tag nicht weiterkommen, denn alle verfügbaren Wetterberichte sagen West 8 bis 9, Böen 10 und Regen voraus.

Wir bleiben deshalb auch am **Montag, 28. Mai**, im Hafen. Heute fahren wir gezielt zu den sturmumtosten Grand Roques, die wir schon am Sonnabend gesehen hatten. Danach besichtigen wir den Garten eines Herrenhauses mit einer unwahrscheinlichen Vegetation. Auf unserem anschließenden Fußweg zum Hafen kommen wir zufällig in ein Motorrad- und Autorennen. Die meisten Autos sind Selbstbauten. Man rast in wahnsinniger Geschwindigkeit einen Berg hinauf. Ab mittags ist übrigens schönes Wetter, aber nach wie vor viel Wind.

Am **Dienstag, 29. Mai**, legen wir schon um 06:00 Uhr ab. Der Himmel ist blau. Uns erwartet eine lange Dünung. Der Wind weht mit 3 – 4 Windstärken aus Nordwest. Mittags schläft der Wind völlig ein, sodass wir motoren müssen. Mittags sehen wir die ersten zwei Delphine. Kurz danach haben wir Les Sept Iles voraus, ein aus sieben Inseln bestehendes großes Vogelschutzgebiet für große Seevögel mit schwarzen Flügelspitzen, die wir noch nie gesehen haben. Am späten Nachmittag laufen wir über das Süll in den Hafen von Trebeurden. Auch dieser Hafen ist teuer, wie alles in Frankreich. Für eine Nacht dürfen wir 23,50 € bezahlen. Abends essen wir in einem Restaurant am Hafen eine miserable Pizza.

Am **Mittwoch, 30. Mai**, sind wir wieder einmal eingeweht. Abends telefoniere ich mit dem mit mir befreundeten Meteorologen und Segler Jürgen Schaefer aus Schleswig. Er sagt für den kommenden Tag Südwest 4 – 5 und für die kommende Woche Winde aus Nordost voraus. Das wäre für die Biskaya-Überquerung optimal.

Am **Donnerstag, 31. Mai**, legen wir schon um 05:30 Uhr ab. Wir haben Süd 4 und einen Regenschauer nach dem anderen. Später dreht der Wind tatsächlich auf Südwest. In den Schauern erreicht der Wind 6 – 7 Bft. Mit einem Reff und der Selbst-

wendefock kommen wir gut voran. Kurz vor unserem Ziel, dem Hafen von L'Aberwrach, wird es richtig ungemütlich. Wir haben nun auch den Strom von vorne, es ist lausekalt und die Wellen erreichen die Höhe von 3 – 4 m. Dabei sind sie kurz und entsprechend steil. Schon um 14:30 Uhr machen wir in L'Aberwrach fest. Es ist ein winziges Nest an einer Flussmündung. Einen Kaufmann gibt es nicht. Als wir uns gerade auf den 4 km langen Fußweg zum nächsten Dorf gemacht haben, kommt von hinten ein Bus. Als wir dem Busfahrer zuwinken, hält er sofort an und lässt uns auf freier Strecke einsteigen. Bezahlen sollen wir nicht.

Als wir am **Freitag, 1. Juni**, morgens ablegen, weht der Wind schwach aus West-nordwest, sodass wir zunächst motoren müssen. Bald befinden wir uns im Chenal du Four, der Durchfahrt hinter der Ile d'Ouessant, vorbei an dem berühmten Leuchtturm Le Four, der für die Franzosen etwa die gleiche Bedeutung hat wie Westerhever für uns. Mittags zeigt sich am Himmel ein großer Halo, der nach meinen Erfahrungen regelmäßig schlechtes Wetter verheißt. Kurz nach Mittag machen wir in Camaret fest.

Sonabend, den 2. Juni, unternehmen wir nachmittags eine Busfahrt nach Brest. Die Stadt ist überwiegend hässlich. Auf die Frage nach der Altstadt bekommen wir die Antwort, die habe es nur bis zum 2. Weltkrieg gegeben. Gut erhalten und schön ist die alte Festung am Hafen. Daneben befindet sich ein sehr großer Marinehafen inkl. Flugzeugträger. Abends kochen wir an Bord Muscheln in Weinsud. Dazu gibt es Baguette und Weißwein – ein herrliches Abendessen.

Sonntag, den 3. Juni, machen wir Reinschiff. Denn am nächsten Tag ist Crew-Wechsel.

Montag, den 4. Juni, fahren wir mit einem Mietwagen nach Dinard bei St. Malo. Dinard hat einen kleinen Flughafen, der von Ryanair angefliegen wird. Burkhard und ich sehen uns bei dieser Gelegenheit natürlich auch St. Malo an, eine wunderschöne Stadt. Mit dem Flugzeug, mit dem Burkhard nach Hause fliegen will, kommt Hartmut an. Er hat kleines Gepäck, hauptsächlich den Wetterempfänger „Weatherman“, von dem ich mir so viel verspreche.

Am **Dienstag, 5. Juni**, stehen Hartmut und ich schon um 05:00 Uhr auf. Mühsam säge ich für den „Weatherman“ mit einem Eisensägeblatt ein Loch in die 1 cm starke Sperrholzplatte, in der sich meine Instrumente befinden. Danach legen wir bei strahlendem Sonnenschein und Nordost 5 ab. Erst laufen wir nur unter der Genua, später nehmen wir das Großsegel dazu. Anders als 2004 bin ich nicht bereit, durch die Enge zwischen der Ile de Sein und dem Festland zu fahren. Dafür waren die Erfahrungen, die ich dort 2004 auf der Rückfahrt gemacht habe, doch zu heftig. Wir laufen deshalb außen um die Ile de Sein und die vorgelagerten Schären herum. Als wir unseren Wegepunkt an der Chaussee de Sein erreicht haben, ist der nächste Wegepunkt vor La Coruna 297 Seemeilen entfernt. Wir haben einen herrlichen Segeltag. Die Sonne scheint, der Wind weht mit 3 – 4 Bft. aus Nord, die Genua ist ausgebaumt und wir trinken Campari Orange. So kann es weitergehen! Auch nachts bleibt die Genua ausgebaumt.

Am Morgen des **6. Juni** ist es kalt. Nachdem sich einige Nebelfelder aufgelöst haben, scheint wieder die Sonne. Der Wind weht mit 3 Bft. aus Nordwest. Weil die Dünung aber anders läuft, erleben wir ein ziemliches Geschaukel. Um 10:15 Uhr stellen

wir unser erstes Etmaal mit 128 Seemeilen fest. Den ganzen Tag über laufen wir raumschots. Die Sonne knallt vom Himmel.

In der Nacht auf **Donnerstag, den 7. Juni** ändert sich das Wetter. Der Himmel zieht sich zu. Es beginnt zu nieseln. Im Laufe des Vormittags dreht der Wind auf Ost und nimmt auf 6 Windstärken zu. Am frühen Nachmittag erleben wir die ersten Delphine. Probleme bereitet der Wetterempfänger. Ich bekomme immer nur Bruchstücke herein. Das ist insofern etwas beunruhigend, als wir am Mittwochmorgen von einem Sturmtief östlich der Azoren gehört hatten, das sich vertiefen, allerdings festliegen soll, und wir die weitere Entwicklung nicht mehr verfolgen können. Auch BBC 4 ist auf 198 kHz kaum zu verstehen.

Am Morgen des **7. Juni** ergibt sich aus unserem AIS -„Radar“, dass wir auf Kollisionskurs mit einem Frachter namens „Johanis“ sind. Ich spreche ihn auf UKW an. Er weicht aus. Wir können dies auf dem Display des AIS-Gerätes deutlich verfolgen. Unsere Bitte um einen Wetterbericht bleibt in diesem Fall unergiebig, weil derjenige, der auf dem Frachter „Johanis“ die Funkanlage bedient, kaum des Englischen mächtig ist.

Wir haben praktisch den ganzen Tag über Dunst oder Nebel und Nieselregen. Unser AIS - Gerät bewährt sich sehr. Gegen Abend dreht der Wind und schläft ein. La Coruna ist bei Tageslicht nicht mehr zu schaffen. Außerdem sind wir hundemüde. Wir laufen deshalb die Bucht von Cedeira an, die 25 Seemeilen vor La Coruna liegt. Wir machen dort um 20:30 Uhr an einer unbenutzten Mooringtonne fest. Die Landschaft um uns ist wunderbar, die Bucht vollkommen geschützt. Wir genießen den herrlichen Abend und Sonnenuntergang bei mehreren Gläsern Wein.

Freitag, 8. Juni 2007, ist es absolut flau und neblig. Nach dem Frühstück schleichen wir uns aus der Bucht. Auf unserer Fahrt nach La Coruna unter Maschine können wir die Küste kaum sehen, obwohl wir zum Teil nicht weiter als eine halbe Seemeile von ihr entfernt sind.

Um 14:30 Uhr machen wir in La Coruna fest. Ich zeige Hartmut die Stadt, die ich noch von 2004 einigermaßen kenne. Bei unserem Gang durch die Altstadt kommen wir zufällig an einen Platz, auf dem das Städtische Orchester ein kostenloses öffentliches Konzert mit spanischer Musik gibt. Wir setzen uns dazu und genießen den Abend.

Sonabend, den 9. Juni, ist mein Sohn Oliver da. Er ist mit dem Flugzeug nach Santiago de Compostela und von dort mit dem Bus nach La Coruna gekommen.

Sonntag, 10. Juni, legen wir schon früh ab. Unser Ziel ist Camarinas. Der Wind ist von vornherein sehr wechselhaft. Anfangs haben wir den Spinnaker oben, später können wir teils unter der Genua segeln, teils müssen wir motoren. Im Laufe des Nachmittags legt sich der Wind auf Süd fest und nimmt ständig zu. Zunächst ersetzen wir die Genua durch die Fock, dann kommt ein, später ein zweites Reff in das Großsegel. Als wir uns Camarinas kreuzenderweise nähern, haben wir so viel Wind, dass wir das Großsegel ganz bergen müssen. Nur unter der Selbstwendefock krängt das Boot bis zur Scheuerleiste weg. Unsere Bitte an eine vorbeimotorende Amel 52, uns zu fotografieren, wird von deren Eignern missverstanden, wie wir später erfahren. Sie haben „Fock fieren“ verstanden, obwohl sie gar keine Fock oben haben, und sind völlig verunsichert.

Montag, den 11. Juni, bleiben wir in Camarinas liegen. Es sind – wie auch für die folgenden Tage – Süd 6 angesagt. Außerdem ist Hartmuts Koje nass geworden. Ich vermute als Ursache das durch den Kettenkasten verlaufende Erdungskabel und versuche, daran nach Trocknung etwas mit Sikaflex auszurichten. Auch unternehmen wir einen langen Spaziergang Richtung Cap Villano.

Am **Dienstag, dem 12. Juni**, um 04:33 Uhr sagt Finesterre Trafico auf UKW Kanal 11 Süd bis Südwest 4 – 5 voraus. Wir laufen um 05:30 Uhr aus und haben tatsächlich zunächst Westsüdwest, dann aber Südsüdost, also den Wind genau von vorn. Kap Finisterre beschäftigt uns stundenlang, weil wir nicht nur den Wind, sondern auch den Strom von vorne haben. Der portugiesische Norder, auf den eigentlich absolut Verlass ist, hat sich in einen portugiesischen Süder gewandelt, und weil dieser Südwind nun schon seit Tagen an der spanischen und portugiesischen Westküste weht, hat sich sogar der eigentlich nach Süden laufende Strom umgekehrt. Am frühen Nachmittag machen wir im Hafen von Muros fest. Es handelt sich um einen ausgesprochen ungastlichen Hafen. Es gibt keine Plätze für Gäste. Außerdem ist das Wetter miserabel. Wir legen deshalb, nachdem wir eine Pizza gegessen und einen Wetterbericht gehört haben, der uns Süd 3 voraussagt, wieder ab. Wir wollen die Nacht hindurchsegeln, weil unsere Zeitplanung sonst völlig durcheinander gerät. Zunächst motoren wir. Der Wind nimmt dann aber doch auf 4 – 5 Windstärken zu, so dass wir nur noch mit den Segeln gegenan kommen. Wir kreuzen die ganze Nacht hindurch, zunächst mit vollem Großsegel, später mit einem, dann mit zwei Reffs. Wenn wir uns auf unseren Schlägen auf Backbordbug der Küste nähern, ist das Wetter miserabel. Die ganze Küste liegt ständig unter Wolken, aus denen es regnet. Fährt man weiter hinaus, ist das Wetter deutlich besser. Als wir uns kurz hinter Bayona wieder einmal auf Steuerbordbug nach Südwesten bewegen, bekommen wir einen Wetterbericht rein, der uns Süd 7 – 8, in Böen 9 – 10 voraussagt. Unter diesen Umständen bleibt uns nichts anderes übrig, als nach Bayona umzukehren. Dort stürmt und regnet es den ganzen Tag. Hartmuts Koje im Vorschiff ist wieder nass geworden. Meine Reparatur in La Coruna hat die Ursache offensichtlich nicht beseitigt. Da draußen unglaubliche Regenmengen herunterkommen, können wir das Polster auch nicht trocknen. Die Stimmung ist unter diesen Umständen etwas gedrückt. Immerhin glaube ich jedoch, inzwischen das Leck gefunden zu haben, nämlich die Durchführung des Entlüftungsschlauches des Wassertanks. Ausrichten kann ich aber bei diesen Wetterverhältnissen nichts.

Für **Donnerstag, den 14. Juni**, sagt Vigo Radio Südwest 5, später 4 – 5 voraus. Wir legen deshalb frühmorgens ab, und zwar bei strömendem Regen. Die „Benoli“ trägt die Fock und einfach gerefftes Großsegel. Als wir den Hafen verlassen, werden wir von einem kleinen Motorboot verfolgt, dessen Führer den Namen unseres Bootes vom Heck abliest und offenbar mit einem Sprechfunkgerät oder Handy weitergibt. Wenig später taucht ein Hubschrauber über uns auf, der uns geraume Zeit begleitet. Wir sind offenbar sehr verdächtig. Nachdem wir Kap Silleiro hinter uns gelassen haben, sehen wir im Westen blauen Himmel. Das Wetter bessert sich tatsächlich. Auch können wir unser nächstes Ziel, Viana do Castelo, zunächst tatsächlich anliegen. Dann jedoch wechseln Wind und Wetter ständig. Kurz nach Mittag kommt ein großer heller Hai auf uns zugeschwommen, der dann aber unter dem Boot wegtaucht und sich nicht wieder sehen lässt. Bald darauf haben wir die Mündung des Rio Minho querab, Grenzfluss zwischen Spanien und Portugal. Der Wind weht inzwischen mit 5 Bft. aus Südsüdwest. Auch den Strom haben wir den ganzen Tag mit 1 – 2 kn von vorn. Wir versuchen alles, um einigermaßen voranzukommen. Zuletzt machen wir mit

Genua 2 und einem einfach gerefften Großsegel 5,7 kn durchs Wasser, aber nur 3,9 kn über Grund. Um 22:00 Uhr machen wir einigermaßen bedient in Povoia do Varzim fest. Nach diesem langen anstrengenden Tag sind wir froh, dass wir im Restaurant des Segelclubs noch etwa zu essen bekommen. Die Steaks sind allerdings vollkommen blutig, die Pommes frites weich.

Am **Freitag, 15. Juni**, telefoniere ich frühmorgens mit Jürgen Schaefer. Er sagt das Gleiche wie alle anderen Quellen, die man über das Internet anzapfen kann. Es soll noch acht Tage oder länger stark aus Süd bis Südwest wehen. Das Personal im Hafenmeisterbüro erzählt uns, dass man eine ähnliche Wetterlage zuletzt vor 17 Jahren gehabt habe, und damals auch nur für wenige Tage. Wie auch immer: Wir stellen gemeinsam fest, dass Madeira unter diesen Umständen bis zu Hartmuts gebuchtem Abflugtermin (und gleichzeitig dem Termin der Ankunft meiner Frau) nicht mehr zu schaffen ist. Hartmut beschließt, mit Oliver nach Hause zu fliegen. Mit Olivers Geschick können mit Hilfe des Laptops im Hafenbüro die Madeiraflüge storniert und kann auch für Hartmut ein Flug von Lissabon nach Hamburg gebucht werden.

In der Nacht auf **Sonnabend, 16. Juni**, regnet es nachts wieder heftig. Morgens foppt uns der Wind, indem er mit zwei Windstärken aus Ostnordost weht. Das währt allerdings nur kurz, denn schon kurze Zeit danach weht es wieder kräftig bei Dauerregen aus Süd bis Südwest. Wir fahren bei diesem Mistwetter mit einem Mietauto nach Lissabon. Oliver will uns Lissabon und vor allen Dingen die alte Festungsanlage Sintra zeigen, die hoch über dem Atlantik liegen und vor der man einen herrlichen Ausblick haben soll. Wir sehen leider nur Nebel und Regen und können die Schönheit nur erahnen. Es ist ziemlich trostlos. Deshalb fahren wir relativ bald zum Flughafen. Im Flughafengebäude ist es immerhin trocken. Als ich mich von Hartmut und Oliver verabschiede, haben wir alle irgendwie ein komisches Gefühl im Bauch. Beide wünschen mir, ich möge heil zurückkommen, Hartmut drückt mir die Daumen, dass ich diesmal die Azoren erreiche. Auf der Rückfahrt von Lissabon nach Povoia regnet es unentwegt.

Sonntag, 17. Juni, verbringe ich zum großen Teil wieder mit der Suche nach dem Leck vorne. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als die Holzverkleidung zum Teil zu demontieren. Wieder glaube ich, die Ursache für das Leck gefunden zu haben und arbeite daran mit Sikaflex. Nachmittags und abends bläst es mit 7 – 8. Ständig kommen schwere Schauer herunter. Abends bin ich auf einem Nachbarschiff bei netten Franzosen an Bord. Es gibt ein einfaches Essen, das leider zum größten Teil aus Zwiebeln besteht. Unter Deck herrscht totales Chaos. Der Abend ist fröhlich und feucht.

Am **Montag, 18. Juni**, fegen morgens bei Süd 6 – 7 schwere Schauer über den Hafen. Das Nebelhorn auf der Nordmole warnt wieder vor dem Ein- und Auslaufen. Der Hafen ist gegen Südwinde nicht geschützt. Es laufen deshalb schwere Grundseen in die Einfahrt.

Ich nutze den Tag für einen Bahnausflug nach Porto. Porto ist eine sehr interessante lebhafteste Stadt, wunderbar am Rio Douro gelegen. Als ich auf der Rückfahrt mit dem Vorortzug einen Abzweig „Aeroporto“ entdecke, rufe ich meinen Sohn Oliver an und bitte ihn, nach Flügen Porto – Hamburg und zurück Ausschau zu halten. Tatsächlich findet und bucht er für mich einen Flug Mittwochnacht von Porto nach Hamburg und Sonnabendabend von Hamburg nach Porto.

In der Nacht auf **Dienstag, 19. Juni**, ist im Hafen der Teufel los. Der Südwind bläst in den Hafen mit 8, in den Böen 10 Bft. Dazu kommt ein Schauer nach dem anderen herunter. Bei einem großen Katamaran macht sich das Vorsegel selbstständig und fliegt nach kurzer Zeit in Fetzen davon. Im Hafen ist ein solcher Schwall, dass man sich unter Deck festhalten muss. Es regnet bis mittags in Strömen. Danach wird es etwas besser. Nachmittags kommen meine Flugbestätigungen per Fax – tüchtiger Oliver. Abends fahre ich mit dem letzten Vorortzug zum Flughafen Porto. Leider kommt dieser schon vier Stunden vor Abflug des Flugzeuges dort an. Die vier Stunden Wartezeit werden ziemlich lang.

Am **Mittwoch, 20. Juni**, um 02:35 Uhr, hebt das Flugzeug endlich ab. Um 06:05 Uhr bin ich in Hamburg. Meine Frau holt mich ab. Wir genießen die folgenden Tage meines „Fronturlaubes“.

Am **Sonntag, dem 24. Juni** bin ich schon um 00:05 Uhr Ortszeit wieder in Porto. Busse und Züge fahren nachts nicht. Meinen Versuch, ein Taxi zu ergattern, gebe ich auf, nachdem ich am Taxistand eine Schlange von ca. 200 Menschen entdeckt habe. Ganz Portugal feiert in dieser Nacht, sodass nur wenige Taxis den Flughafen bedienen. Um 06:05 Uhr nehme ich den ersten Vorortzug und bin frühmorgens wieder in Povoa. Nach zwei Stunden Schlaf mache ich mich an das Antennenproblem des Wetterempfängers. Die Aktivantenne wird durch eine Achterstagantenne ersetzt. Ich hoffe, dass das Gerät damit besser funktioniert. Nachmittags beschäftige ich mich wieder ausgiebig mit dem Wetter, indem ich alle Quellen aus dem Internet anzapfe und außerdem den geduldigen Jürgen Schaefer befrage. Alle sagen dasselbe. Bis Mittwoch soll der Wind aus Westnordwest kommen, sodass ich fast einen Anlieger hätte. Mittwoch soll der Wind allerdings 30 kn erreichen und danach zurückdrehen. Jürgen meint, ich könne auf Backbordbug nach Südwesten laufen, um dann nach einigen Tagen zu wenden und auf Steuerbordbug hoch zu den Azoren zu laufen. Nach reiflicher Überlegung entscheide ich mich dagegen. Zum einen würde die Strecke bis Sao Miguel von 840 Seemeilen dadurch erheblich verlängert, zum anderen habe ich noch die elende Kreuzerei im Jahre 2004 im Kopf. Ich beschließe, noch maximal bis zum 9. Juli auf bessere Verhältnisse zu warten. Am 6. August soll ich mich mit meinem Segelclubkameraden Leo Mertner in La Coruna treffen. Bei einem Aufbruch spätestens am 9. Juli hätte ich immerhin jeweils 10 Tage für die Hin- und Rückfahrt und 10 Tage für die Azoren selbst.

Die Tage bis **Dienstag, 3. Juli**, verlaufen ähnlich. Ständig befasse ich mich im Hafenmeisterbüro über Internet oder in Telefonaten mit Jürgen mit dem Wetter. Fast ständig bläst das Nebelhorn auf der Nordmole, weil entweder keine Sicht ist oder aber wegen der Grundseen in der Einfahrt vor dem Ein- oder Auslaufen gewarnt wird. Ich kann das Getute langsam nicht mehr hören. Ich gestehe, dass ich in dieser Zeit häufig den Tag bereue, an dem ich mich in Schleswig auf den Weg gemacht habe. Nach einem Telefonat mit Jürgen am 3. Juli sieht es aber dann doch alles etwas rosiger aus. Er meint, dass ich ab 4. Juli für 9 Tage gute Bedingungen für die Überfahrt zu den Azoren hätte. Der Wind soll aus nördlichen Richtungen wehen und 6 Windstärken nicht überschreiten. Außerdem bestehe eine relativ hohe Sicherheit, dass keine Sturmtiefs von Westen heranrauschen. Also fällt meine Entscheidung. Morgen geht es los. Es werden frisches Obst und andere Lebensmittel eingekauft. Für die ersten Tage werden fünf Koteletts gebraten.

Am **Mittwoch, 4. Juli**, lege ich morgens bei strahlendem Sonnenschein und 3 – 4 Windstärken aus Nordnordwest ab. Der Kurs Richtung Ponta Delgada auf der Insel Sao Miguel ist 263 Grad, die Entfernung dorthin beträgt 840 Seemeilen. Die Wetterprognosen sind sehr uneinheitlich. Der DWD sagt für die kommende Nacht Nord 5 – 6, Böen 7, voraus, Finisterre Trafico rechnet mit schwachen Winden, Jürgen Schaefer hält allenfalls 5 – 6 Windstärken für möglich. Die lassen allerdings nicht lange auf sich warten. Schon bald nach dem Ablegen muss ich bei Nordnordwest 5 das erste Reff einlegen, bald darauf kommt das zweite Reff bei Nordnordwest 6 hinzu. Am späten Nachmittag zeigt sich dann allerdings, dass der Deutsche Wetterdienst mit seiner Prognose Recht behalten soll. Bei Nord 6 – 7 muß ich das Großsegel wegnehmen. Am frühen Abend Uhr tausche ich die Genua gegen die kleine Fock (11 m²) und setze wieder das Großsegel mit zwei Reffs. Denn inzwischen habe ich tatsächlich 7 Windstärken. Kurz darauf nehme ich das Großsegel wieder ganz weg und fahre nur noch mit der kleinen Fock weiter - mit immerhin 5 ½ kn.

Die Nacht auf **Donnerstag, den 5. Juli**, wird lang und hart. Die See ist grob. Trotzdem kann ich – dank AIS – etwas schlafen. Gegen Morgen nimmt der Wind etwas ab. Ich kann das Großsegel mit zwei Reffs wieder setzen, später sogar ein Reff aus dem Großsegel nehmen. Das Barometer steigt ständig. Ich fahre in das Azorenhoch hinein.

Um 08:30 Uhr kann ich mein erstes Etmal mit 130 Seemeilen feststellen, bin in den letzten 24 Stunden im Schnitt 5,4 kn gelaufen. Im Laufe des Vormittags dreht der Wind wie vorausgesagt auf Nordnordost. Bei strahlendem Sonnenschein und 5 Windstärken kann ich mit vollem Großsegel und der kleinen Fock wunderbar segeln. Nachmittags wird der Wind wieder sehr wechselhaft. Ständig wechsele ich zwischen Genua und Fock sowie ungerefftem und gerefftem Großsegel. Allerdings geht es sehr gut voran. Abends ziehen von Norden Wolken auf. Ich bin sehr vorsichtig, vor allem zur Nacht. Zur kleinen Fock fahre ich ein einfach gerefftes Großsegel. Die Geschwindigkeit von 5,8 kn ist trotzdem gut. Merkwürdigerweise sehe ich überhaupt keine Tiere außer Albatrossen.

In der Nacht auf **Freitag, den 6. Juli**, schlafe ich miserabel, denn es bläst kräftig. Trotz zwei Reffs im Großsegel und der kleinen Fock als Besegelung komme ich tüchtig voran. Mein zweites Etmal beträgt tatsächlich 149 Seemeilen. Das entspricht einem Schnitt von 6,2 kn. Ein größeres Etmal habe ich mit meinem Boot noch nie geschafft. Morgens empfangen ich bruchstückhaft den Deutschen Wetterdienst. Das Azorenhoch soll sich abschwächen. Zwei Wellen sollen auf dessen Nordseite nach Ostnordost abziehen. Ich habe keine Ahnung, was (meteorologische) Wellen sind, muss nach der Tour unbedingt Jürgen danach fragen. Bald sinkt das Barometer. Es beginnt zu regnen. Ab mittags kann ich das erste Mal bei nur drei Windstärken gemütlich mit Vollzeug segeln, wenn auch bei bedecktem Himmel. Ich stelle fest, dass die Solaranlage bei bedecktem Himmel nicht so viel leistet, wie der Autohelm 2000 und die eingeschalteten Instrumente verbrauchen. Den Kühlschrank muss ich sowieso ausstellen, wenn der Autohelm in Aktion ist. Es geht entweder nur das Eine oder das Andere. Nachmittags dreht der Wind zu meinem Missvergnügen auf Nordwest. Immerhin kann ich meinen Kurs noch gut halten. Kurz nach 15:00 Uhr bekommt die Sonne einen großen Halo. Die tiefen Wolken fliegen sehr schnell. Abends dreht der Wind noch weiter nach links. Aber ich kann meinen Kurs immer noch gerade halten. Inzwischen bin ich 75 Seemeilen von dem Punkt entfernt, an dem ich 2004 umgekehrt bin. Der Abend bringt wunderschönes Segeln. Mit Genua 2 und einem

Reff im Großsegel läuft das Boot bei Nordwest 5 richtig schnell. Im Laufe der Nacht nimmt dieses Vergnügen jedoch ein Ende. Ich kann meinen Kurs nicht mehr halten.

Sonnabend, den 7. Juli, um 02:00 Uhr fehlen bereits 20 Grad, morgens 30 Grad. Schlechte Erinnerungen an meinen letzten Azorenversuch von 2004 werden wach. Mir bleibt nichts übrig, als den Tag über nach Südwesten zu laufen. Ich erwäge, Santa Maria statt Sao Miguel als erste Azoreninsel anzusteuern. In dem Wetterbericht des DWD, den ich wieder einigermaßen hereinbekomme, ist davon die Rede, dass sich die Wellen nördlich des Azorenhochs wenig ändern sollen. Für das Gebiet westlich Portugals werden für die nächsten Tage 8 – 9 Windstärken aus Nord angesagt. Schon deshalb gibt es kein Zurück. Den ganzen Tag laufe ich ziemlich genau Südwestkurs statt 264 Grad. Mittags lässt sich ein Delphin sehen. Am frühen Nachmittag schlägt mein AIS Alarm, denn der Dampfer „Genoa Senator“ ist in den 16 Seemeilen - Alarmkreis eingedrungen. Ich funke ihn über UKW an und bitte ihn um einen aktuellen Wetterbericht, weil mein NASA- Weatherman nur noch Bruchstücke von sich gibt und im Übrigen für das Gebiet, in dem ich mich jetzt befinde (Josephine), nicht mehr voraussagt. Bereitwillig bekomme ich den erbetenen Wetterbericht. Der Wind soll auf Nord drehen und 2 – 4 Windstärken betragen, danach soll er auf Nordnordost drehen und auf 3 – 5 Windstärken zunehmen. Das Gleiche gelte für das Gebiet Alice, dem ich mich nähere. Ich muss allerdings mit Regenschauern rechnen. Tatsächlich dreht der Wind bereits zwei Stunden später um 30 Grad nach rechts. Ich kann meinen Kurs fast wieder anliegen. Um 16:00 Uhr liegt der Kurs von 264 Grad wieder an, und das bei 6 kn Fahrt. Ich kann Bergfest feiern. 420 der 840 Seemeilen nach Ponta Delgada liegen hinter mir. Zur Feier des Tages gibt es eine chinesische Tütensuppe von Maggi mit deutschen Tütenklopsen, dazu ein Bier. Um 17:30 Uhr laufe ich bei halbem Wind 6,5 kn auf Kurs. Abends dreht der Wind tatsächlich auf Nordnordost. Ich habe in 4 ½ Stunden eine Winddrehung um sage und schreibe 110 Grad gehabt.

Die Nacht auf **Sonntag, den 8. Juli**, ist wieder sehr unruhig. Immerhin kommt das Schiff gut voran. Schlafen kann ich wegen des verrückten Seegangs aber überhaupt nicht. Die Winddrehungen haben eine ekelhafte Kreuzsee verursacht. Obwohl ich mich unten in der Koje mit allerlei Polstern verkeile, komme ich nicht zur Ruhe, weil ich mich ständig festhalten muss. Am frühen Morgen kann ich den Dampfer „Eiger“ in meinem AIS-Gerät ausmachen und per UKW ansprechen. Auch er liefert mir gerne einen aktuellen Wetterbericht. Ich soll Nord bis Nordost 3 – 4 bekommen. Nachmittags kann ich den Dampfer „Leptev Sea“ anfunken. Nach dem ihm zur Verfügung stehenden Wetterbericht soll es in den nächsten beiden Tagen mit 4 – 5 Windstärken aus Nordost wehen. Tatsächlich wird der Wind jedoch deutlich schwächer. Ich fahre immer weiter in das Azorenhoch hinein. Inzwischen habe ich schon 1028 mb. Mit Großsegel und ausgebaumter Genua kommt das Boot nicht mehr recht voran.

Montag, 9. Juli, ist es morgens dann vorbei mit der Segelei. Ich habe nur noch 1 – 2 Windstärken und fange deshalb an zu motoren. Ich habe noch gut 200 Seemeilen bis Ponta Delgada vor mir. Die Sonne knallt vom Himmel. Nachmittags um 14:10 Uhr kommt der Dampfer „Nord-Harmony“ in meinen AIS-Empfangsbereich. Der Funker ist einigermaßen blöde. Als ich meine Position durchgebe, meint er, ich sei also bei Madeira. Auf meine Frage nach einem Wetterbericht erhalte ich nur eine vollkommen wirre Antwort.

Das Wasser um mich herum ist heute unglaublich hellblau. Momentan beträgt die Wassertiefe 3200 m. Ganz in der Nähe gibt es aber auch Stellen mit über 5000 m. Die Sonneneinstrahlung wird langsam unerträglich, sodass ich mein Sonnensegel setzen muss. Nach wie vor muss ich mich darüber wundern, wie wenig Tiere ich sehe. Das war 2004 ganz anders. Abends bin ich nur noch ca. 120 Seemeilen von Ponta Delgada entfernt.

In der späten Nacht auf **Dienstag, den 10. Juli**, sind es noch ca. 60 Seemeilen bis zum Hafen. Um 04:15 Uhr entdecke ich das Leuchtfeuer Ponta do Arnel auf Sao Miguel, bald danach auch andere Lichter an Land. Von achtern kommt ein kleiner Containerfrachter auf, bei dem man auf die obersten Container noch Autos gestellt hat. Eine Herde Thunfische oder Bonitos kreuzt den Kurs dieses Frachters. Anstatt umzukehren, versuchen die Tiere in panischer Angst, vor dem Bug des Frachters vorbeizukommen. Es ist unglaublich, wie weit diese Fische auf der Flucht durch die Luft fliegen. Um 17:25 Uhr kann ich im Hafen von Ponta Delgada festmachen. Ich habe für die Überfahrt 6,4 Tage gebraucht, mein durchschnittliches Tagesetmal betrug 127 Seemeilen. Dies entspricht einem Schnitt von 5,3 kn. Ein besonders schöner Hafen ist Ponta Delgada nicht. Der Hafen wird beherrscht von großen viereckigen Klötzen. Nach einer gründlichen Dusche leiste ich mir ein Abendessen in einem Restaurant am Hafen. Dieses wird ein großer Reifall.

Am Morgen des **Mittwoch, 11. Juli**, räume ich erst einmal mein Schiff gründlich auf. Nachmittags mache ich endlich das Leck aus, das uns ständig die nasse Vorschiffskoje bereitet hat. Auf Backbordseite ist an einer Stelle im Kettenkasten die Verbindung zwischen Rumpf und Deck nicht dicht. Wenn man einen Wasserstrahl an diese Stelle hält, kann man das Wasser drinnen regelrecht laufen sehen. Ich bin sehr erleichtert, die Ursache endlich gefunden zu haben. Nach aufwändiger Trocknung wird die betreffende Verbindung sorgfältig mit Sikaflex abgedichtet. Seitdem ist das Vorschiff absolut trocken!

Donnerstag, 12. Juli, verbringe ich zunächst mit Vorbereitungen für meine Fahrten zu den anderen Azoreninseln. Es werden ein Flug nach Faial, ein weiterer Flug von dort nach Flores und der Rückflug von Flores nach Ponta Delgada gebucht. Mit Hilfe einer hilfsbereiten Dame von der Post kann ich auch ein Privatquartier auf der Insel Flores buchen. Ab Mittag habe ich ein Mietauto und mache damit eine Rundfahrt um die Insel Sao Miguel. Auf dieser Fahrt ergeben sich immer wieder grandiose Ausblicke. Die Vegetation ist geradezu unglaublich. Hortensien, Azaleen, Hibiskus, Kameilien und andere Pflanzen, die ich nicht kenne, wachsen überall wild wie bei uns Unkraut. Wegen ihrer Abgeschiedenheit wachsen auf den Azoren über 50 Pflanzen, die es sonst nirgendwo auf der Welt gibt. Neben den Straßen ist zum Teil undurchdringlicher Urwald. Eine Fahrt zu den höher gelegenen Vulkankratern erweist sich allerdings als sinnlos, weil das Wetter sich verschlechtert und die Berge in Wolken hängen. Insofern hoffe ich auf den nächsten Vormittag. Immerhin kann ich aber nachmittags aktiven Vulkanismus bewundern. Man darf ganz dicht an den brodelnden Schlamm und das kochende Wasser heran. Abends bin ich nach den 200 km auf Serpentina und anderen kurvigen Straßen vollkommen erledigt.

Freitag, 13. Juli, fahre ich mit dem Auto nach Westen, hauptsächlich wegen zweier Kraterseen, die zu den herausragenden Naturschönheiten auf Sao Miguel gelten. Ich habe allerdings großes Pech. Wegen Nebels und Nieselregens sehe ich fast gar nichts. Spannend wird die Fahrt wegen falscher Auskünfte. Zweimal bekomme ich

auf meine Frage nach der nächsten Tankstelle falsche Antworten und fahre deshalb in die falschen Richtungen. Schließlich erreiche ich eine Tankstelle mit dem letzten Tropfen Benzin nur deshalb, weil ich praktisch nur noch im 4. und 5. Gang fahre und bergab ständig den Gang herausnehme.

Nachmittags kaufe ich bei einem chinesischen Händler einen Rucksack. Ich will am nächsten Tag nach dem Flug nach Faial von dort auf die Insel Pico übersetzen und dort den 2300 m hohen gleichnamigen Vulkan besteigen, die Nacht oben verbringen und am nächsten Tag wieder heruntersteigen. Abends bin ich Gast bei Johannsens, einem Kieler Ehepaar (er pensionierter Staatsanwalt), die mit einer „Comfortina 42“ zwischen den Azoren herumgesegelt sind und das Schiff mit einigen Bekannten nach Kiel überführen sollen.

Die nächsten Tage verbringe ich mit Bootsreinigung, Wäsche, Sichtung der Vorräte und Bunkern.

Am **Dienstag, 17. Juli**, hebt mein Flugzeug ab nach Faial. Ich kann aus dem Flugzeug den Vulkan Pico fotografieren. Der Gipfel ist frei. Im Hafen von Horta liegen Schiffe aus aller Herren Länder. Star ist ein Schoner - Neubau namens „Meteor“ mit 171 Füßen = 57 m. Alles an diesem Schiff ist nur vom Feinsten. Nach einigem Suchen finde ich das Bild, das meine Segelclubkameradin Kirsten Hohl bei ihrer Fahrt mit ihrer „Pirol“ von der Karibik nach Portugal auf der Mole von Horta hinterlassen hat. Mittags geht meine Fähre hinüber nach Madalena auf Pico. Inzwischen hat sich allerdings der Vulkan Pico völlig in Wolken gehüllt. Ich erfahre, dass sich eine 24 - Stunden - Wache der Feuerwehr an dem Pfad nach oben befindet und bei schlechten Sichtverhältnissen niemanden durchlässt. Also wird es nichts mit meiner Pico - Besteigung. Dafür habe ich großes Glück bei der Suche nach einer Unterkunft. Zu einem Spottpreis bekomme ich ein Zimmer in einer Privatunterkunft mit Blick über die halbe Insel und die Meerenge zwischen Pico und Faial. Nachmittags treibe ich mich am Hafen herum. Es ist unglaublich, wie viel Fisch aus zwei Kuttern entladen wird. Es handelt sich ausnahmslos um Bonitos, die aussehen wie große dicke Makrelen. Ich zähle mit, dass ein Lkw acht Mal vollbeladen von nur einem der Kutter wegfährt. Jedes Mal ist der Lkw mit neun Riesenkübeln beladen worden, die jeweils 300 kg Inhalt haben. Das bedeutet, dass allein dieser Kutter über 21 Tonnen Bonito gefangen hat. Aus einem kleinen Teil der Fische wird sofort Stockfisch hergestellt, indem die Fische sorgfältig aufgeschnitten, gesäubert, gesalzen und in die Sonne gelegt werden. Abends habe ich eine interessante Unterhaltung mit meinem Vermieter und einer Australierin, die auf Vorfahrensuche ist. Der Vermieter hat den Lebensweg eines sehr großen Teils der Azorianer hinter sich. Er ist in den 50iger Jahren in die USA ausgewandert, hat dort Trucks gefahren und mit seiner Frau drei Söhne großgezogen, die sich allein als Amerikaner fühlen. Er selbst ist hin- und hergerissen zwischen den USA und den Azoren. Das halbe Jahr bringt er in Amerika, das andere halbe Jahr auf den Azoren zu. Im Garten meines Vermieters wachsen Bananen und Feigen.

Mittwoch, den 18. Juli, kann ich aus meinem Zimmer sehen, dass der Pico immer noch in Wolken gehüllt ist. Ich fahre mit der Fähre hinüber nach Horta und von dort mit dem Taxi zum Flughafen. Als ich jetzt auf den Pico sehe, ist er oben vollkommen wolkenfrei. Dieser Berg hat mich wohl auf den Arm nehmen wollen.

Mein Flug nach Flores ist problemlos. Am Flughafen werde ich von meiner Zimmerwirtin abgeholt. Zu Fuß geht sie mit mir durch den kleinen Ort, um mir alles zu zeigen. Ich bekomme ein sehr bescheidenes Zimmer, allerdings mit Superblick und für nur 30 €.

In der Nacht auf **Donnerstag, 19. Juli**, schlafe ich miserabel. Zum einen verläuft direkt vor meinem Zimmer eine stark befahrene Straße. Außerdem jaulen die ganze Nacht über zwei Katzen.

Morgens lasse ich mich von einem Taxi oben bei den Kraterseen absetzen. Ich habe so eine Landschaft noch nie gesehen. Meine Wanderung durch das Hochland wird sehr schwierig, weil der Wanderweg völlig verschlammt ist, einem kleinen Bach mehr ähnelt als einem Weg. Ich muss deshalb häufig nach links oder rechts ins Gestrüpp ausweichen und habe zum Schluss ziemlich blutige Beine. Nach einigen Stunden nähere ich mich dem zum Atlantik abfallenden Westabhang. Der Weg nach unten ist nicht nur beschwerlich, sondern geradezu abenteuerlich und wegen des rutschigen Bodens sogar gefährlich. Erst jetzt lese ich in der Tourenbeschreibung dessen Kategorie: „difficile/hard“. Ich kann das nur bestätigen. Der Weg, der eigentlich kein Weg ist, hat zum Teil ein Gefälle von 45 – 60 Grad. Ich muss Hände und Füße gleichzeitig benutzen, um heil runterzukommen. Ich bin heilfroh, als ich unten bin. Meine Hoffnung, dort unten einen Bus oder ein Taxi zu bekommen, erfüllt sich nicht. Ich muss noch über eine Stunde bis zur nächsten Ortschaft laufen. Zum Schluss habe ich knapp sechs Stunden wirklich anstrengender Wanderung in den Beinen. Ich bestelle ein Taxi und mache mit dem Taxifahrer aus, dass er mir den Süden der Insel zeigt. Auch mit ihm komme ich gut ins Gespräch. Auch er war im Ausland, und zwar als Pflasterer in Kanada. Davon hat er sich den alten Mercedes 190 D gekauft, mit dem er mich fährt. Er zeigt mir das kleine Dorf Mosteira, in dem er wohnt. Von 500 ist die Einwohnerzahl auf 50 geschrumpft. Die Taxifahrt führt über den Haupthafen Lajes, in dem zahlreiche große Yachten ankern, die von Amerika oder den Bermudas herüber gekommen sind. Die durch den Vulkanismus geschaffenen geologischen Formationen sind phantastisch. Zahlreiche Wasserfälle stürzen von den Hängen herab. Die Vegetation ist, wie man sie auf einer Insel namens Flores erwartet – grandios. Hortensien sind auch hier bestimmend, aber es gibt wie auf Sao Miguel daneben Azaleen, Hibiskus, Kamelien und wiederum zahllose andere üppige Pflanzen in allen Farben.

Am **Freitag, 20. Juli**, sehe ich mir noch etwas gründlicher meinen Ort Santa Cruz an. Interessant ist insbesondere die alte Walfabrik mit langer Rampe, auf der man früher die Walfische an Land gezogen hat. Der Flug am frühen Nachmittag nach Ponta Delgada ist wieder problemlos. Abends bin ich wieder bei Johannsens eingeladen, lade mich allerdings bald wieder aus. Ich habe nämlich in der Zwischenzeit mit Jürgen Schaefer telefoniert, der mir rät, so bald wie möglich loszufahren. Ich könne nur noch gut sechs Tage mit passablen Bedingungen für die Rücktour rechnen, nämlich mäßigen Winden aus Nord. Danach werde der Wind auf Nordost drehen. Er rät mir, auf der Rücktour etwas vorzuhalten, um ggf. gegen Ende der Tour auch noch mit einem Nordostwind mein Ziel halten zu können. Dieses soll wieder Camarinas sein. Ich beschließe, am nächsten Morgen auszulaufen. Der Abend vergeht wegen der nötigen Vorbereitungen in ziemlicher Hektik.

Sonnabend, 21. Juli, kann ich nach erneuter langer Behördenprozedur (Hafenmeister plus Zoll, Einwanderungsbehörde und Polizei) am frühen Vormittag auslaufen. Bei Windstärke 2 aus Nord ist es leicht bewölkt, vereinzelt kommen Schauer nieder. Schwierig wird es an der Ostküste. Der Wind ist furchtbar wechselhaft. Zum Teil ist es vollkommen still. Dann bläst es wieder mit Ostnordost 5 – 6. Ständig kommen Schauer herunter. Ich vermute, dass dieses Hin und Her auf den Kap-Effekt zurückzuführen ist und beschließe – egal auf welchem Kurs – erst mal von der Insel weg-

zukommen. Dies gelingt mir mit der kleinen Fock und einem Reff im Großsegel. Nach drei Stunden wird der Wind gleichmäßiger und schwächer. Ich kann die Genua 2 setzen. Inzwischen befindet sich das Schiff auch auf Kurs. Am frühen Abend scheint die Sonne und das Schiff kommt mit vollem Großsegel und Genua 2 bei 4 Windstärken aus Nord gut voran. Die See ist allerdings unruhig. In der Nacht ist der Wind sehr unbeständig. Ständig reffe ich ein oder aus. Aber das Schiff läuft immer mit 5,8 – 6 kn durchs Wasser. Leider habe ich meistens einen halben Knoten Strom gegenan.

In der Nacht auf **Sonntag, 22. Juli**, nimmt der Wind wieder zu. Ich habe nach Mitternacht Nord 6. Die See wird noch grober. Morgens berge ich bei Nordnordwest 6 das Großsegel. Trotzdem läuft das Schiff – nur mit der Genua 2 – 6,2 kn durchs Wasser. Gegen Mittag kommt der Dampfer „Thalia“ in meinen AIS - Empfangsbereich. Ich kann ihn ansprechen und erfahre, dass Nordwest bis Nord 4 – 5, zeitweise 6 vorausgesagt wird. Ab 15:00 Uhr befinde ich mich in dichtem Nebel. Jetzt bin ich besonders froh, dass ich das AIS - Gerät habe. Nun fängt es auch noch an zu regnen. Es ist ziemlich trostlos. Wenig später habe ich plötzlich 7 – 8 Windstärken aus Nordwest. Ich nehme nun auch die Genua runter und laufe vor Topp und Takel, meistens 3 bis 4 kn. Später setze ich die Fock 2 und noch später dazu das Großsegel mit zwei Reffs. Ich habe permanent Nieselregen. Die Wellenhöhe beträgt inzwischen 4 m. Ich habe die Nase gestrichen voll, zumal nachdem ich beim letzten Segelwechsel böse hingefallen bin. Ich bin von der oberen Seereling mit dem Rücken auf die Leeducht gefallen, habe ziemliche Schmerzen und hoffe, mir keine Rippen gebrochen zu haben. Ich beschließe, mich auf gar keinen Fall noch ein weiteres Mal auf eine Reise zu den Azoren zu begeben. Abends bläst es wieder permanent mit 7 – 8 Windstärken. Das Großsegel ist längst wieder weggenommen. Ich laufe nur noch mit der kleinen Fock mit über 5 ½ kn, leider nur durchs Wasser, denn ich habe ständig fast 1 kn Strom gegenan. Am späten Abend nimmt der Wind etwas ab. Bei Nordnordwest 6 kann ich wieder das Großsegel mit zwei Reffs zur kleinen Fock setzen. Trotz der ruppigen Verhältnisse gelingt es mir, etwas zu schlafen.

Am **Montag, 23. Juli**, ist das Wetter schön, aber nach wie vor weht es mit 6 Windstärken, jetzt aus Nord. Die See ist sehr hoch und die „Benoli“ setzt trotz eines kleinen Schricks in den Schoten immer wieder hart ein. Ich frage mich, ob mein Boot vielleicht doch etwas zu klein für diese Gewässer ist. Um es zu schonen, falle ich noch etwas weiter ab. Mittags kann ich den Dampfer „Staris“ nach dem Wetter fragen. Ich erfahre, dass der Wind auf West bis Nordwest drehen und auf 4 Windstärken abnehmen soll. Nachmittags und abends wechselt der Wind ständig. Mir ist dies mitten auf dem Atlantik unverständlich. Zur Nacht bin ich noch vorsichtiger als sonst. Obwohl es nur mit 4 Windstärken aus Nord bläst, lasse ich die Nacht über zwei Reffs im Großsegel. Ich stelle fest, dass mir die Lust auf diese Nächte inzwischen gründlich vergangen ist. Immerhin läuft das Schiff die ganze Nacht über mit knapp 6 kn durchs Wasser und über Grund.

Am **Dienstag, 24. Juli**, habe ich morgens um 04:30 Uhr plötzlich Flaute. Ich muss motoren. Kurz danach fängt es an zu nieseln. Der von mir angefunkte Dampfer „Redhead“ sagt mir, dass der Wind auf West bis Südwest zurückdrehen soll. Gegen 11:00 Uhr habe ich die Hälfte des Rückweges hinter mir. Meine Versuche, mit Hilfe des „Weatherman“ mal wieder einen deutschen Wetterbericht zu bekommen, scheitern. Mein Entschluss, das Gerät nach der Tour zurückzugeben, steht längst fest. Zur Feier des Bergfestes gibt es zum Mittagessen das Maggi - Tütenessen „Magic Asia Huhn“. Weil ich kein Huhn entdecken kann, wird eine Packung Maggi „Rie-

senklößchensuppe“ hinzugekippt. Die „Riesenklößchen“ sind klein, pappig und offenbar aus Soja gemacht. Aber zusammen schmeckts, wenn man Hunger hat. Kurz nach Mittag stelle ich fest, dass ich gerade 5026 m Wasser unter mir habe. Nachmittags nimmt der Wind auf 2 Windstärken aus Südwest ab. Damit komme ich bei der hohen Altsee nicht mehr voran. Also beginne ich zu motoren. Weil die Segel zu sehr schlagen, rolle ich die Genua auf und setze das Großsegel zum Stützen fest. Jetzt fängt es auch noch an zu nieseln. Ich stelle ganz allgemein fest, dass ich bisher doch sehr viel Pech mit Wind und Wetter gehabt habe. Entweder ich habe zu viel oder zu wenig oder den Wind von vorne, außerdem sehr häufig Regen.

Da sich die Wetterverhältnisse offenbar gegenüber der langfristigen Vorhersage von Jürgen Schaefer geändert haben (jetzt Südwest), beschließe ich, nicht mehr wie bisher vorzuhalten, sondern direkt nach Camarinas zu laufen. Dadurch spare ich immerhin ca. 40 Seemeilen. Mein neuer Kurs ist 77 Grad statt bisher 67 Grad. Abends nimmt der Wind soweit zu, dass ich ohne Großsegel, aber mit Genua 2 bei 4 – 5 Windstärken gut vorankomme.

Die ganze Nacht auf **Mittwoch, 25. Juli**, laufe ich unter der Genua. Ich habe wieder einigermaßen geschlafen. Morgens setzt wieder Nieselregen ein. Immerhin komme ich mit ständig 5 – 5 ½ kn über Grund ganz gut voran. Es ist allerdings ein elendes Geschaukel vor dem Wind. Um 09:00 Uhr wird in einem Kraftakt die Genua zum Großsegel ausgebaumt. Ich bekomme einen Wetterbericht für die Gebiete Charcot und Finisterre bis Freitagmorgen herein. Es werden 3 – 4 Windstärken aus Südwest bis West vorausgesagt. Freitag will ich in Camarinas sein.

Kurz darauf gibt mir der Dampfer „Marvelous Ace“ eine etwas andere Wettervorhersage. Für das Gebiet Charcot, in dem ich mich jetzt befinde, wird West bis Südwest 4 – 6 Bft vorausgesagt. Am späten Vormittag beginnt starke Dünung aus Nordwest, obwohl der Wind aus Südwest bläst. Irgendwo im Nordwesten muß viel Wind sein. Ab Mittag hält der Nieselregen endlich auf. Das Wetter wird immer schöner. Mit Genua und einfach gerefftem Großsegel kommt das Schiff gut voran. Leider habe ich wieder bis zu 1 kn Strom gegenan. Abends dreht der Wind auf Nordwest, sodass das Schiff wesentlich ruhiger liegt. Überhaupt wird es ein wunderschöner Abend. Dazu tragen 3 Windstärken aus der richtigen Richtung, Händel und einige Gläser Rotwein bei. Der Sonnenuntergang ist wunderbar.

In der Nacht auf **Donnerstag, 26. Juli**, schlafe ich wieder einmal sehr wenig. Der Wind weht wieder aus Südwest, sodass ich ihn genau von achtern habe. Das Schiff rollt in hoher See stark, sodass ich wieder die meiste Zeit damit verbringe, mich festzuhalten. Die Wellen sind mit Sicherheit 4 m hoch. Um 08:15 Uhr habe ich noch 200 Seemeilen bis Camarinas, also weniger als ein Viertel der Rückreise vor mir. Der immer stärker aus Nordwest setzende Schwell setzt mir doch ziemlich stark zu. Immer wird das Heck hochgehoben und herumgesetzt. Die elektrische Selbststeueranlage muss furchtbar viel arbeiten. Geht die Geschwindigkeit unter 3 Knoten, nehme ich den Motor zur Hilfe. Immer wieder versuche ich jedoch, ohne den Motor auszukommen. Ärgerlich ist wirklich, dass ich den ganzen Tag meistens 0,8 kn Strom von vorne habe.

Freitag, 27. Juli, geht die Sonne morgens um 06:00 Uhr auf. Im Nordwesten zieht eine Front auf. Der Wind ist allerdings schwach, die Dünung jedoch nach wie vor hoch. Ganz in meiner Nähe bläst ein Wal. Leider gelingt es mir nicht, ihn zu fotografieren. Am 06:30 Uhr setzt Nieselregen ein. Der Wind schläft völlig ein. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als weiterhin zu motoren. Das zum Stützen festgesetzte Groß-

segel schlägt in der Nut des Mastes hin und her. Dieses Geräusch geht einem mit der Zeit wirklich auf die Nerven. Weil ich auch mit Hilfe des AIS seit langem kein Schiff mehr ausgemacht habe und unbedingt mal wieder einen Wetterbericht brauche, versuche ich es mit einem All Ships Call auf Kanal 16. Ein Schiff meldet sich tatsächlich. Nachdem es mir den Wetterbericht durchgegeben hat, bitte ich es um seine Position. Danach ist es über 75 Seemeilen entfernt. Ich hätte nie gedacht, dass mein UKW-Gerät eine solche Reichweite hat. Am späten Vormittag bekomme ich Funkkontakt mit der Küstenfunkstelle Finisterre Trafico und bitte darum, den letzten Wetterbericht zu wiederholen. Dies wird bei bester Verständigung über 65 Seemeilen prompt erledigt. Kurz darauf befindet sich der Dampfer „Sichem Formol“ nach meinem AIS-Gerät auf Kollisionskurs. Nachdem ich ihn auf UKW Kanal 16 angesprochen habe, ändert er seinen Kurs und passiert mich mit einer Seemeile Abstand. Den ganzen Tag über ist es schwül und bedeckt. Die spanische Küste will nicht in Sicht kommen, obwohl sie am späten Nachmittag nur noch 26 Meilen entfernt und über 600 m hoch ist. Mein Abendessen wird ein ziemlicher Reinfall. Da meine Vorräte langsam zur Neige gehen, wird die Tüten - Hühnersuppe von Knorr mit Dosengulasch angereichert. So entsteht ein Essen, das auch durch die Zugabe von H - Milch nicht genießbar und deshalb überwiegend mit den Fischen geteilt wird. Um 17:30 Uhr kommt Kap Finisterre in Sicht, verschwindet jedoch gleich darauf wieder in potendichtem Nebel. Ich stelle nicht zum ersten Mal fest, dass ich mich wirklich in einem gewöhnungsbedürftigen Seegebiet aufhalte. Abends um 21:00 Uhr ist der Nebel plötzlich weg, stattdessen habe ich jetzt aber 4 - 5 Windstärken aus Nordost. In kurzer Zeit verursachen die von Westen heranrollende Altsee, die neue Windsee und der Strom eine ekelhafte Kreuzsee. Sie kostet mich einige Fahrt, sodass ich erst um 23:15 Uhr UTC oder 01:15 Ortszeit im Hafen von Camarinas festmachen kann. Nach einer Schlauchdusche auf dem Schwimmsteg bin ich an Bord bei 2 netten jungen Franzosen. Die Bemerkung des einen, er wünsche sich, noch so aktiv wie ich zu sein, wenn er mal in meinem Alter sei, löst zwiespältige Empfindungen bei mir aus.

Sonnabend, 28. Juli

Ich habe geschlafen wie ein Stein. Mittags lege ich bei herrlichem Wetter und Nordwest 3 ab. Wenig später legen auch die Franzosen ab, die die Nacht hindurch nach Gijon segeln wollen. Zu Anfang kann ich sie halten, dann aber zieht das moderne 35 Fuß-Schiff auf und davon. Schließlich dreht der Wind auf Nordnordost, sodass ich auch die letzten 25 Meilen nach La Coruna hoch am Wind segeln muss. Obwohl auf-landig, ist der Wind unwahrscheinlich wechselhaft in Richtung und Stärke. 15 Meilen vor La Coruna zieht aus Nordwesten eine Front heran. Zum Schluss habe ich 5 Windstärken aus Nord. Ich bin froh, als ich um 22:15 Uhr in La Coruna festmachen kann. La Coruna feiert zu Ehren von Maria Pita, dem Pendant zu Jeanne d'Arc in Frankreich. Maria Pita, eine Schlachtersfrau, soll Sir Francis Drake nach dessen Sieg über die Armada durch ihren Wagemut und ihre Entschlossenheit auf den Mauern von La Coruna daran gehindert haben, die Stadt zu erobern. Die ganze Stadt ist voller Gerüche aus Tausendundeiner Nacht. Es gibt unzählige Gewürze, Tees, Parfums, Seifen und Mittel für und gegen Alles. Die ganze Altstadt von La Coruna ist ein mittelalterlicher Markt. Alle Händler tragen aufwändige historische Trachten, sei es als Byzantiner, Venezianer, Maghrebener, Kelten oder Mauren. Zahllose Gaukler, Zauberer und Musikanten tragen zum Gelingen des Festes bei. Auch um Mitternacht ist die Stadt noch voller Menschen – vom Säugling bis zum Greis.

Sonntag, 29. Juli, habe ich wieder viel Freude mit dem auszufüllenden Formular. Man muss nicht nur das Schiff nach Farbe und Rumpfmateriale, Motor, dessen PS –

Zahl, Anzahl der Masten, Gewicht usw. genau beschreiben, sondern auch seine E-Mail-Adresse angeben, die Ausweisnummer, neuerdings sogar die Anschrift des heimischen Segelclubs und dessen Präsidenten. Die Spanier haben einen Vogel. Danach zwei Waschmaschinen voll gewaschen. Auch mein Ölzeug und die kleine Fock werden vom Salzwasser befreit und getrocknet. Als ich den Kettenkasten offen lasse, damit auch dieser ein wenig austrocknet, trete ich prompt hinein und hole mir am Schienbein diverse Schürfwunden und außerdem einen großen Bluterguss. Sofort lege ich einen Pressverband an und nehme eine ordentliche Ladung ASS 100. Abends gibt es ein Feuerwerk, das vor allem durch seinen Lärm beeindruckt. Die nächsten Tage verbringe ich in aller Ruhe mit allerlei Reparaturen und Aufräumarbeiten. Ich habe dafür Zeit bis Montag, 6. August. Erst an diesem Tag kommt mein neuer Mitsegler und Segelclubkamerad Leo Mertner an - mit dem Flugzeug über Santiago de Compostela.

Am **Freitag, 3. August**, bin ich abends bei einem netten französischen Ehepaar eingeladen. Zum wiederholten Mal stelle ich fest, dass die Franzosen besonders offen und gastfreundlich sind.

Sonntag, 4. August, mache ich mit dem Zug einen Ausflug nach Santiago de Compostela. Die Fahrt dorthin führt durch eine bergige, bewaldete, schwach besiedelte schöne Gegend. Santiago selbst ist ein Graus. Zum einen ist es unerträglich heiß, zum anderen schieben sich riesige Menschenmassen durch die engen Gassen. Ich habe den sicheren Eindruck, dass mit den Pilgern sehr viel Geld verdient wird. Die Kathedrale, in der sich die Asche des Heiligen Jacobus befinden soll, ist ebenfalls total überlaufen. An allen Ecken soll man Geld spenden. Der starke Weihrauchgeruch nimmt einem fast die Luft. Ich bin froh, als ich wieder im Zug nach La Coruna sitze.

Mein Versuch, am **Sonntag, 5. August**, an dem herrlichen Strand von La Coruna zu baden, scheitert. Wegen zu starker Brandung herrscht absolutes Badeverbot.

Nach seiner Ankunft unternehmen Leo und ich am **7. August** einen ausgiebigen Rundgang durch La Coruna. Nachmittags bereiten wir alles für unsere Biskaya-Überquerung vor, obwohl es die ganzen letzten Tage kräftig genau von dorther bläst, wohin wir wollen.

So macht uns dann auch Jürgen Schaefer am **Mittwoch, 8. August**, morgens klar, dass wir auch in den nächsten Tagen mit einem strammen Nordost rechnen müssen. Er empfiehlt uns, bis zum 11. August zu warten. Aus den zahlreichen Internet-Quellen, die wir ebenfalls anzapfen, ergibt sich Ähnliches. Weil Leo auch gerne mal Santiago sehen möchte, fahren wir dort (noch einmal) mit dem Zug hin. Jürgen hat uns versprochen, uns anzurufen, wenn sich vor dem 11. August eine Chance für die Biskaya - Überquerung ergeben sollte.

Am **Freitag, 10. August**, kommen wir tatsächlich mit Jürgens Segen los. Zu Anfang sollen wir zwar 15 – 20 kn aus Nordost haben, nach Norden zu soll der Wind jedoch abnehmen. Mitentscheidend für unseren Aufbruch ist seine Ankündigung, wir hätten in vier Tagen bis zu 40 kn Wind, wenn auch aus Südwest. Die Windverhältnisse entwickeln sich an diesem Tag allerdings genauso verrückt wie so oft zuvor. Wir laufen bei schönem Wetter und so schwachem Wind aus, dass wir sogar motoren müssen. Ab Cabo Prior nimmt der Wind aus Nordost ständig zu. Nachmittags haben wir tat-

sächlich Nordost 7 – 8. Wir können das zweifach gereffte Großsegel und die kleine Fock gerade noch tragen. Freude bereitet uns natürlich, dass wir im Rennen gegen eine – wie wir später erfahren - nagelneue Oceanis 323 klarer Sieger bleiben. Unsere Absicht, die Nacht hindurchzusegeln, geben wir unter den herrschenden Umständen allerdings auf. Wir laufen ab in die Bucht von Cedeira, in der ich schon mit Hartmut Kauffmann auf der Hinfahrt an einer Mooringtonne gelegen hatte.

Sonnabend, 11. August, habe ich morgens wieder ein ausgiebiges Gespräch mit Jürgen. Er sagt, wir müssten spätestens am 13. August am frühen Abend in Camaret sein. Es nahe ein Sturmtief mit anschließendem Trog. Danach ist die Sache für uns klar. In 2 ½ Tagen könnten wir die Biskaya nur dann schaffen, wenn wir den Kurs nach Camaret anliegen könnten. Damit können wir jedoch nicht rechnen, müssten vielmehr sogar eine Kreuz einplanen. Danach fällt die Entscheidung, zumindest ein Stück die spanische Küste entlang nach Osten zu segeln. Die Auswirkungen des herannahenden Sturmtiefs sollen im Inneren der Biskaya weit geringer sein als außen. Unser erstes Ziel ist Vivero, das ich schon von 2004 her kenne. Die Segelbedingungen sind wieder einmal ungünstig. Der Wind schläft am späten Vormittag ein, jedoch läuft eine gewaltige Altsee aus Ostnordost. Uns bleibt nichts anderes übrig, als zu motoren und das Großsegel zum Stützen dicht zu setzen. Am frühen Nachmittag umrunden wir Punta de la Estaca de Bares, das nördlichste Kap Spaniens. Dort entscheiden wir, statt nach Vivero nach Ribadeo zu laufen. Es ist dorthin zwar 35 Seemeilen weiter, aber wir sparen 15 Seemeilen für das Ein- und Auslaufen nach Vivero. Um 20:30 Uhr machen wir in Ribadeo fest. Der Hafen als solcher ist gut, die Versorgung gleich Null.

Sonntag, 12. August, gehen wir bei Nord 2 los. Den ganzen Tag ist es grau, die Küste wolkenverhangen. Meistens motoren wir. Erst bei Dunkelheit erreichen wir den Hafen von Gijon. Beim Anlegen beunruhigt mich, dass die Maschine auf rückwärts nicht zieht.

Diesem Problem gehen wir am nächsten Morgen gleich auf den Grund. Wir können vom Steg aus sehen, dass irgendetwas in der Schraube hängt. Also tauche ich mit Taucherbrille und Brotmesser zwischen den Zähnen und hole ein sehr stabiles, bestimmt einen halben Quadratmeter großes Stück Netz aus der Schraube. Besonders viel Freude bereitet mir dies nicht, denn zum einen muss ich durch eine Ölschicht tauchen, zum anderen schwimmen allerlei undefinierbare Sachen im Hafen herum. Den Wetterberichten im Internet entnehmen wir, dass für die äußere und innere Biskaya 8 Windstärken aus West angekündigt werden. Unter diesen Umständen beschließen wir, die Wetterentwicklung in Gijon abzuwarten.

Am **Dienstag, 14. August**, sagt uns Jürgen, dass der Trog noch nicht durch und überdies ein neues Sturmtief im Anmarsch sei. Ähnliche Auskünfte erhalten wir von ihm am 15. und 16. Diese langen Liegezeiten gehen mir inzwischen richtig auf den Geist. Drei Wochen habe ich in Povia, zwei Wochen in La Coruna festgelegt und jetzt ist hier auch schon wieder eine halbe Woche vergangen. Eine frühere Weiterfahrt scheidet aber tatsächlich aus. Nicht nur am Mittwoch tagsüber, sondern auch in der Nacht auf **Donnerstag, den 16. August**, bläst es mit West 7 – 8, verbunden mit starkem Regen. Vormittags lässt der Wind dann aber doch nach, ebenso der Regen. Jürgen meint, man könne die Überquerung der Biskaya jetzt wohl doch wagen. Wir müssten allerdings gegen Ende der Reise mit 25 kn rechnen. Falls es zu hart werden sollte, empfehle es sich, nach Osten ablaufen. Um 09:30 Uhr legen wir bei Regen ab.

Der Wind weht anfangs mit 4 Windstärken aus Südwest. Es läuft aber eine hohe Welle aus Nord, sodass wir nicht recht vorankommen. Später bessert sich das Wetter, jedoch nimmt auch der Wind wieder auf 5 – 6 zu. Mit der Genua 2 und einem einfach, z.T. zweifach gerefften Großsegel kommen wir jetzt jedoch besser voran. Leo ist von der hohen Dünung plus Windsee schwer beeindruckt. Er ist noch nie außerhalb der Ostsee gesegelt.

Die Nacht auf **Freitag, 17. August**, ist schwierig. Die hohe See will sich nicht legen. Der Wind weht aus Nordwest statt – wie angesagt - aus West. Im Verlauf der Nacht bekomme ich tatsächlich halbwegs einen Wetterbericht des Deutschen Wetterdienstes herein. Am Westausgang des englischen Kanals soll es mit NW 6 – 7, Böen 8 blasen, in der Biskaya mit 5 – 6, Böen 7 – 8. Wir beschließen deshalb, auf die Ile de Groix bei Lorient abzufallen. Zum einen ist die Distanz etwas kürzer als nach Camaret, zum anderen sind wir mit geschrickten Schoten deutlich schneller. Morgens werden die Voraussagen des Deutschen Wetterdienstes noch krasser. Für Sonnabendvormittag werden jetzt sogar Böen bis 9 angesagt. Prost Mahlzeit! Um 11:00 Uhr beträgt die Distanz zur Ile de Groix immerhin noch 138 Seemeilen. Vorerst haben wir allerdings nur 2 – 3 Windstärken aus West, sodass wir die Maschine mitlaufen lassen. Tagsüber sehen wir einmal drei kleine Wale, außerdem mehrfach Delphine. Nachts schlägt das Großsegel so stark, dass wir es wegnehmen. Erstaunlich ist die Reichweite der französischen Leuchtfener. Obwohl die Reichweite des Leuchtfeners auf der Belle Ile nur 24 Seemeilen betragen soll, können wir dessen Schein auf 59 Seemeilen sehen, das Leuchtfener auf der Ile de Croix auf 63 Seemeilen bei einer Reichweite nach der Seekarte von 29. Wir haben eine unglaubliche Sicht, einen geradezu atemberaubenden Sternenhimmel. Der Nordstern, der bei uns doch relativ alleine steht, ist hier über der Biskaya umringt von zahllosen anderen, ebenfalls sehr hellen Sternen.

Am **Sonnabend, 18. August**, empfangen wir frühmorgens wieder einen Wetterbericht des Deutschen Wetterdienstes. Danach soll der Wind am Westausgang des englischen Kanals und in der Biskaya die nächsten 24 Stunden nur noch Südwest 5 – 6 betragen. Nur bis mittags soll es noch Böen von 7 – 8 geben. Beinahe noch wichtiger ist für uns die Ankündigung, dass danach ein strammer Nordwestwind einsetzen soll. Unter diesen Umständen beschließen wir, doch wieder direkt nach Camaret zu laufen. Wir befürchten, dass wir aus der Biskaya nicht mehr herauskommen, wenn erst einmal starke Nordwestwinde eingesetzt haben. Morgens um 08:00 Uhr haben wir Point de Penmarch querab. Das Wetter ist schlecht. Schauer und Nieselregen wechseln sich ab. Der Wind, der nachts noch Südwest 4 betragen hatte, nimmt zunächst auf 5, später auf 6, Böen 7, zu. Schließlich nehmen wir das Großsegel ganz weg und laufen nur noch unter der Genua 2. Später ersetzen wir diese durch die kleine Fock, mit der allein wir immerhin zwischen 5,6 und 5,8 kn laufen. Es bläst inzwischen mit 7 – 8. Die Fahrt hoch zur Leuchttonne westlich der Chaussee de Sein wird ausgesprochen unangenehm. Die Wellenhöhe beträgt mindestens 5 m. Wir sind froh, als wir nachmittags auf Camaret abfallen können. Dort machen wir um 19:30 Uhr fest.

In der Nacht auf **Sonntag, 19. August**, schlafen wir wie die Steine. Draußen pfeift es aus Nordwest. Nach dem Frühstück bekommen wir einen Wetterbericht des Deutschen Wetterdienstes für die nächsten Tage herein. Es soll aus Nordwest bis Nord mit 7 – 10 blasen. Weil der französische Wetterbericht im Hafenmeisterbüro weniger voraussagt, rufen wir wieder Jürgen Schaefer an. Er sagt uns, wir könnten ablegen,

wenn wir bis Montag, 14:00 Uhr wieder in einem sicheren Hafen seien. Danach müssten wir mit Nordwest bis zu 30 kn rechnen. Unter diesen Umständen können wir nicht auslaufen. Die in Betracht kommenden Häfen vor den Kanalinseln, L'Aberwrach und Trebeurden, will ich bei Starkwind aus West unter keinen Umständen anlaufen.

Am **Montag, 20. August**, haben wir dann tatsächlich Nordwest 8 – 9. Im Außenhafen ist ein wahnsinniger Schwell. Gott sei Dank liegen wir dieses Mal im Innenhafen. Abends besuchen wir ein schönes Konzert einer Gruppe „Tevenn“ mit keltischer Volksmusik.

Am **Dienstag, 21. August**, bläst es nach wie vor mit 7 aufwärts. Es ist im Hafen von morgens bis abends ein schlimmes Geheule, weil irgendwo schon ab 4 Windstärken Heultöne einsetzen, die sonst entstehen, wenn man über eine Flasche wegbläst. Nachmittags erhalten wir von Jürgen die „erfreuliche“ Mitteilung, diese Verhältnisse würden wahrscheinlich noch mindestens 1 Woche anhalten. Ich habe die Nase von diesem Wetter inzwischen gestrichen voll. Abends telefoniere ich noch einmal mit Jürgen und fasse danach – wohl gegen seinen Rat - den Entschluss, doch am nächsten Tag morgens loszugehen. In zwei Tagen soll der Wind nämlich auf Nordost drehen. Dann komme ich aus Camaret erst recht nicht mehr weg.

Deshalb stehen wir am **Mittwoch, 22. August**, schon um 05:00 Uhr bei Dunkelheit auf. Dann aber verlässt uns nach dem Wetterbericht des Deutschen Wetterdienstes der Mut. Es soll schon morgens mit 5 – 6, Böen 7, ab mittags mit 6 – 7, Böen 8, blasen. Das ist viel zu viel für den Chenal du Four, vor allem bei Strom gegen Wind. Einheimische erfahrene Segler haben uns gesagt, mit einem Schiff von der Größe der „Benoli“ dürfe man nicht mehr als 3, maximal 4 Bft von vorn haben. Mittags telefoniere ich noch einmal mit Jürgen. Er bestätigt wiederum, wir müssen noch mindestens 1 Woche mit strammem Nordost rechnen. Unter diesen Umständen muss sich Leo schweren Herzens entscheiden, von Camaret bzw. Brest mit der Bahn nach Hause zu fahren. Er hat dort demnächst einen wichtigen Termin und von Brest kommt er jedenfalls gut mit dem Zug nach Hause. Man kann nicht sagen, dass unsere Stimmung abends besonders rosig ist, als Leo seine Sachen packt.

Am **Donnerstag, 23. August**, geht um 10:00 Uhr unsere Fähre nach Brest. Fünf Minuten nach dem Ablegen heult ein Warnsignal. Der Motor wird heiß. Die Fähre schleicht nach Camaret zurück. Weil wir nicht sicher sind, dass der Motor rechtzeitig repariert ist, entschließen wir uns, lieber mit dem Bus und einer anderen Fähre nach Brest zu fahren. So geschieht es dann auch. Ich bringe Leo bis zum Bahnhof. Den Abend verbringe ich wieder damit, für den Fall vorzukochen, dass es doch demnächst eine Möglichkeit gibt, den Chenal du Four zu passieren. Allerdings habe ich inzwischen die Erfahrung gemacht, dass die Wetterverhältnisse sich nach solchen Vorbereitungen meistens verschlechtern.

Am **Freitag, 24. August**, habe ich dann aber tatsächlich wider Erwarten und gegen alle Vorhersagen schönes Wetter und 2 – 3 Windstärken aus Nord. Nach meinen Berechnungen muss ich eine Stunde vor Niedrigwasser Brest ablegen, um zunächst im Chenal du Four und auch später Schiebestrom zu haben. Ich habe dann tatsächlich in dieser Hinsicht großes Glück. Ich komme ohne Probleme durch den Chenal du Four. Ich habe Kurs auf die Casquets abgesetzt, eine große Schäre samt Leuchtturm nordwestlich der Kanalinseln. Ich will die Nacht hindurchsegeln und außen an den Kanalinseln vorbei direkt nach Cherbourg gehen, um allen etwaigen Problemen mit

dem Alderney - Race aus dem Wege zu gehen. Der Wegepunkt bei den Casquets ist nur 113 Seemeilen entfernt. Die Fahrt dorthin wird allerdings zu einer schlimmen Quälerei. Ich habe einfach zu wenig Wind für zu viel Welle. Entweder ich kreuze oder ich laufe unter Motor. Beides geht nicht vernünftig. Die Nacht wird lang. Schon um 22:00 Uhr ist es dunkel. Erst um 06:30 Uhr wird es hell. Außerdem ist es lausekalt. Ich beschließe in dieser Nacht, so schnell wie möglich nach Hause zu kommen.

Am Morgen des **Sonnabend, 25. August**, wird es völlig flau. Ich muss motoren. Guernsey kann ich nicht sehen, obwohl die Insel weniger als 5 Meilen entfernt ist. Ich kann später gerade den Leuchtturm auf Casquets erkennen. Ich bin todmüde, habe in der vergangenen Nacht kaum Schlaf bekommen, weil viele Fischer mit relativ kleinen Booten unterwegs sind, die ja nicht mit AIS ausgestattet sein müssen. Ich muss wegen der Flaute den ganzen Tag motoren. Abends mache ich in Cherbourg fest.

Sonntag, 26. August, muss ich schon um 03:00 Uhr aufstehen, weil die Tide schon ab 04:00 Uhr nach Osten läuft. Schon im Außenhafen habe ich einen halben Knoten Schiebestrom. Außerhalb des Außenhafens sind es bereits 3,4 kn. Dabei ist es totenflau, stockdunkel und sternenklar. Erst um 05:45 Uhr beginnt es, hell zu werden. An der Ecke von Barfleur habe ich sage und schreibe 3,9 kn Schiebestrom. Eine Marschfahrt von 8,9 kn über Grund bei 5,0 kn durchs Wasser ist schon etwas. Der Containerfrachter „Pucon“ kreuzt mit 24,1 kn meinen Kurs. Mein AIS-Gerät zeigt mir, dass er knapp vor mir durchläuft. Der Abstand beträgt dann eine halbe Seemeile. Es ist wirklich ein bemerkenswertes Schiff. Trotz seiner riesigen Ausmaße und hohen Geschwindigkeit verursacht es praktisch keine Welle.

Vormittags kommt Gott sei Dank etwas Wind auf. Schließlich sind es 3 Windstärken aus Nordnordost. Damit kann ich den Kurs auf Dieppe gut halten. Leider schläft der Wind am frühen Nachmittag wieder ein, sodass ich wieder motoren muss. So laufe ich die hohe Kreidesteilküste entlang, die von Le Havre bis zur Mündung der Somme reicht. Als ich schließlich kurz vor Mitternacht in Dieppe festmache, falle ich gleich in die Kojen. Zu essen oder zu trinken bekomme ich an Land ohnehin nichts mehr.

Mein Ziel am **Montag, 27. August**, ist Boulogne sur Mer. Wieder bestimmt die Tide meine Abfahrt. Der Wind - Nordnordost 1 bis 2 - langt natürlich zum Segeln nicht, sodass ich bei blauem Himmel wieder motoren muss. Schon um 16:00 Uhr mache ich in Boulogne fest. Um eine solche Uhrzeit in einen Hafen zu laufen, ist für mich völlig ungewohnt, ich komme mir ganz komisch vor. Immerhin kann ich endlich einmal wieder einkaufen.

Mein Ziel am **Dienstag, 28. August**, ist wieder Dünkirchen. An diesem Tag kann ich endlich mal wieder segeln. Der Wind bläst mit 3, später 4 Windstärken aus Nordost. Mit Großsegel und Selbstwendefock komme ich bestens voran. Dabei bleibt es auch, als ich am späten Vormittag ein Reff ins Großsegel nehmen muss. Kurz vor 11:00 Uhr passiere ich Cap Gris Nez südlich Calais. Danach muss ich wieder ziemlich kämpfen. Ich habe 5 – 6 Windstärken genau von vorne, dabei 2,5 kn mitlaufenden Strom. Bei diesen Strom – gegen - Wind -Verhältnissen habe ich natürlich mit einer widerlichen Welle zu tun. Die „Benoli“ setzt ziemlich hart ein. Gerade mit dem Kentern der Tide laufe ich in den Hafen von Dünkirchen ein. Schiff, Segel und Mensch sind salzverkrustet.

Mittwoch, 29. August, habe ich wieder blauen Himmel, allerdings so schwachen Wind aus Ostnordost, also von vorn, dass an Segeln nicht zu denken ist. Es ist lang-

sam zum Verzweifeln. Auf meinem Weg nach Oostende wundere ich mich darüber, wie hässlich sowohl die Franzosen als auch die Belgier ihre Küste mit lauter viereckigen Klötzen, offenbar mit Ferienwohnungen, zugebaut haben.

Abends herrscht große Freude, denn mein Nachbar und Freund Albrecht Ritter ist aus Fahrdorf mit dem Zug eingetroffen. Wir verbringen den Abend mit relativ viel Bier und Pastis.

Am **Donnerstag, 30. August**, können wir richtig mit Schiebewind segeln, als wir am frühen Vormittag ablegen. Das habe ich seit Ewigkeiten nicht mehr gekonnt. Raumschots laufen wir den ganzen Tag bei Sonnenschein Richtung Vlissingen. Ich will dort eine Hanseat 70 B II besichtigen, die verkauft werden soll. In der Westerschelde haben wir zuletzt 4 kn Schiebestrom. Das Anlaufen des Hafens von Vlissingen wird schwierig, weil in dem sehr kleinen Vorhafen wegen des Stromes ein ganz erheblicher Schwell steht.

Die Besichtigung der Hanseat erweist sich als großer Flop. Das Schiff ist völlig heruntergekommen.

Freitag, den 31. August, legen wir schon um 7:10 Uhr ab. Der Wind weht in dem schmalen Fahrwasser südlich der Halbinsel Walcheren, dem „Ostgatt“, mit Westnordwest 5 – 6 direkt von vorn. Die „Benoli“ trägt die Selbstwendefockfock und ein ein-, z. T. sogar zweifach gerefftes Großsegel. Die Kreuz ist vor allem wegen des dichten Verkehrs sehr schwierig. Zu Anfang kommt sogar ein Schleppzug entgegen, dem wir ausweichen müssen. Dann folgt ein Dampfer nach dem anderen. In große Schwierigkeiten geraten wir, als ein von achtern kommender Frachter sich nicht an das Fahrwasser hält und uns zu einer nicht geplanten Wende zwingt. Bei 3 kn Schiebestrom und manöverbedingt nur wenig Fahrt durchs Wasser werden wir fast auf eine dicke Leuchttonne gedrückt. Der Abstand zwischen Schiff und Tonne beträgt, als wir an dieser vorbeisausein, weniger als einen halben Meter.

Um 08:45 Uhr können wir nach Passieren des Leuchtturms Westkapelle mehr und mehr abfallen und kommen entsprechend gut voran. Die See ist hoch, ca. 3 Meter. Unser Ziel ist zunächst Hoek van Holland. Ob wir danach Scheveningen oder Ijmuiden anlaufen, wissen wir noch nicht. Es ist bedeckt, aber trocken. Wir machen ständig 6 kn Fahrt. Leider haben wir meistens etwas Strom von vorne. Erst kurz vor Hoek van Holland kentert der Strom. Um 21:10 Uhr machen wir bei Dunkelheit in Ijmuiden fest.

Der Deutsche Wetterbericht und Jürgen sagen übereinstimmend für Sonntag Nordwest 6-7, Böen 8 – 9 voraus. Wir beschließen deshalb, uns ebenso wie auf der Hin-fahrt ins Watt und die holländischen Kanäle zu verdrücken.

Sonnabend, 1. September, müssen wir wegen der Tide schon um 06:15 Uhr ablegen. Bei Nordwest 5 und Schiebestrom kommen wir bestens voran. Leider dreht der Wind schon im Laufe des Vormittags auf Nord und nimmt auf 2 – 3 Windstärken ab. Wir müssen deshalb motoren. Mittags passieren wir Den Helder. Wir beschließen, weder Den Helder noch Texel anzulaufen, sondern gleich nach Harlingen durchzugehen. Wir bemühen uns, mit Segeln und Motor schnell voranzukommen, denn kurz vor Harlingen gibt es eine Stelle im Priel, die bei Ebbe im ungünstigsten Fall nur 1,5 m haben soll. Wir rechnen uns aus, dass wir kurz nach Mittelwasser diese Stelle passiert haben müssten. Das gelingt uns schließlich auch. An besagter Stelle ist es allerdings nicht annähernd so flach, wie dies nach der Karte der Fall sein soll. Am frühen Abend machen wir kurz hinter der Schleuse fest, die in den Harinxma-Kanal führt.

Sonntag, 2. September, gehen wir unter Maschine los. Später können wir teilweise nur unter der Genua laufen, weil der Wind auf West 6 zunimmt. Am späten Nachmittag kommen Schauer auf. Danach folgt starker Dauerregen. Bei strömendem Regen machen wir schließlich hinter der Schleuse Engwierum im Gästehafen Lunegat fest. Albrecht erweist sich abends als Superkoch. Es gibt Cordon bleu aus Kalbfleisch, dazu einen Salat aus Tomaten, Gurken und frischen Champignons.

Montag, den 3. September, gehen wir morgens bei Nordnordwest 6 unter Maschine los. Segeln können wir in dem engen Fahrwasser nicht. Schon 90 Minuten später machen wir in Lauwersoog fest. Angesichts der Windwarnung Nordwest 6 – 7, Böen 8 – 9, legen wir einen Hafentag ein.

Auch am **Dienstag, 4. September**, müssen wir im Hafen bleiben. Wenn wir Mittwoch nicht loskommen, muss Albrecht von hier aus mit Zug oder Auto nach Hause fahren.

Mittwoch, 5. September, erlauben Windverhältnisse und Wetterberichte dann doch, dass wir um 08:30 Uhr ablegen. Der Hafenmeister hat uns geraten, zwei Stunden vor Ebbe auszulaufen. Der Wind weht mit 3 Windstärken aus West. Der Himmel ist bedeckt. Auf einigen schon trocken gefallenem Bänken liegen Hunderte von Seehunden, auf der vom Wasser bedeckten Barre im Seegatt zwischen Schiermonnikoog und Ameland steht starke Brandung. Draußen sind die Verhältnisse wesentlich besser. Mit guter Fahrt durchs Wasser und insgesamt 8 ½ Stunden Schiebestrom kommen wir gut nach Osten voran. Allerdings regnet es immer wieder. Wir haben trotzdem beschlossen, nach Brunsbüttel durchzugehen.

Donnerstag, 6. September, befinden wir uns schon um 02:00 Uhr, eine Stunde früher als angenommen, am Elbeingang. Dies erweist sich als optimal. Wir haben bis Brunsbüttel zum Teil 3 kn Schiebestrom. Vor der Schleuse müssen wir eine Dreiviertelstunde warten. Um 08:30 Uhr haben wir die Schleuse hinter uns. Jetzt haben wir auch noch schönes Wetter. Allerdings verfolgt uns das Pech mit dem Wind. Sogar im Nord-Ostsee-Kanal haben wir meistens 4 – 5 Windstärken von vorn.

Am frühen Nachmittag machen wir in Rendsburg im Obereider-Hafen fest. Zum einen soll am nächsten Morgen die Ausrichtung von Motor und Welle kontrolliert werden, zum anderen ist für die nächsten Tage wieder zu viel Wind angesagt. Wir fahren deshalb mit dem Auto nach Hause und bleiben dort bis **Sonnabend, 8. September**.

Sonntag, den 9. September, legen Hartmut, Albrecht und ich morgens in Rendsburg ab. Der Himmel ist blau. Es ist Nordwest 5 – 6, Böen 7, angesagt. Da wollen wir durch. Kurz nach Mittag passieren wir die Schleuse in Holtenau. Statt des angesagten Starkwinds haben wir lediglich Nord 2. Also müssen wir motoren. Um 20:30 Uhr machen wir bei Regen in Lindaunis fest.

Montag, 10. September, gehen wir um 09:45 Uhr durch die Brücke von Lindaunis. Das Wetter ist wesentlich besser als vorausgesagt. Wir haben zu Anfang 3, zuletzt allerdings 6 Windstärken aus Nordwest. Uns wird auf der Großen Breite ein großer Empfang bereitet. 6 Boote aus dem Schleisegelclub kommen uns über die Toppen geflaggt entgegen und begleiten uns in unseren Hafen. Dort machen wir um 13:00 Uhr fest. Unser 1. Vorsitzender Tommy Thomsen begrüßt uns auf der Brücke mit einer kleinen Ansprache und Sekt.

Fazit:

1. Die „Benoli“ hat auf diesem Azorentörn ca. 4.900 Seemeilen zurückgelegt. Ca. 2100 davon habe ich mich allein an Bord befunden.
2. Leider waren die Verhältnisse – wie schon 2004 – gegen uns. Von wenigen Tagen abgesehen, hatten wir entweder zu viel oder zu wenig Wind oder Wind von vorne. Auch das Wetter war wieder ausgesprochen mäßig.
3. Madeira war unter diesen Umständen nicht zu erreichen, die Azoren waren es nur deshalb, weil ich – anders als 2004 – die Zeit hatte, auf passable Verhältnisse zu warten.
4. Eine ganz wesentliche Hilfe war die hervorragende meteorologische Beratung durch Jürgen Schaefer.
5. Ich habe ein gutes Boot. Nie habe ich um meine Sicherheit gefürchtet. Für eine solche Reise dürfte es aber wegen des damit verbundenen Komforts gerne ein oder zwei Meter länger sein.
6. Segeln in Gesellschaft ist nicht nur sicherer und gesünder, sondern auch erfreulicher als das Alleinsegeln, zumal über längere Zeiträume.
7. Erneut habe ich festgestellt, dass der Atlantik groß ist.
8. Ich werde meine Kreise künftig etwas enger ziehen.

Jürgen Hoßfeld.