

Kanaren 2007

von Flaute bis Ruderschaden alles dabei

Sonntag, 7.1.2007

Morgens um 0600 ging der Flieger gen Las Palmas Gran Canaria. Gäh! Glücklicherweise hatte ich neben meinem Fensterplatz zwei frei Sitze, so dass ich doch tatsächlich zwei der viereinhalb Stunden Flugzeit zusammengekrümpelt schlafen konnte. Als ich die bestrumpften Füße vom Sitz nehmen wollte, klebten dieselben an einem Kaugummi fest, den jemand hinter die Armlehne geklebt hatte. Bäh!

Wolken hingen über dem Teide auf Teneriffa und auch über dem grancanaresischen Vulkan, aber frühlingshafte 19°C umfingen mich beim Aussteigen.

Henry aus Berlin kam eine halbe Stunde später an, wir fanden uns irgendwie (ich wusste ja nicht, wie er aussah) und wir fuhren zusammen im Taxi nach Las

Palmas, wo Sven aus Bamberg und Benedikt aus Innsbruck schon auf dem Schiff YACSAIL, einer Cyclades 43.3 Baujahr 2006 auf uns warteten.

Meine bunte Truppe bestand ausschließlich aus Internetbekanntschäften und ich

war wirklich gespannt, welche Männer ich mir da angelacht hatte zum Spontantrörn, an den vor vier Wochen noch gar kein Denken war.

Nach einem Begrüßungsbier hakten wir zusammen die Checkliste ab und schauten in alle Backskisten, Schränke und Bodendielen. Fernando von Vivacharter kam nach einer Stunde und reagierte ziemlich un-



wirsch auf meine Fragen nach der Ankerfernbedienungssteckdose und wie man das Radarbild auf den Kartenplotter zaubern kann. Die Steckdose im Ankerkasten ist nur zu erreichen, indem man in denselben steigt und sich nach unten rechts verrenkt. Meine Frage, wie die Kette frei laufen könne ohne Motor und Strom verstand er erst überhaupt nicht, sondern zeigte mir daraufhin die Hauptbatterieschalter. „Nein, nein“, meinte ich, „ich möchte den Anker manuell aus-tauschen lassen.“ Konversation auf radebrechspanisch. Er fummelte mit der Winskurbel an den zwei Löchern im Winskranz herum, zog dann entnervt die ganze Kette aus dem Kranz und schmiss sie



einfach so ins Wasser. Super Erklärung! Am GPS drückte er anschließend auch wie ein Anfänger herum, um mir nach drei Minuten zu sagen, dass das Radargerät zwar am Mast wäre, es aber nicht mit dem Plotter verbunden wäre. Aaahhh ja!

„Fein, wir haben eine Seewasserpumpe“, freute ich mich. Er nickte. Nachdem der Hahn bei jedem Wasserholen aus den normalen Armaturen nachtropfte und glückste, dämmerte es mir schon, dass er ans Süßwassersystem angeschlossen

war. Auf einem Törn in Sardinien hatte ich dieses Jahr schon leidvolle Erfahrung gemacht: Im Wahn, Seewasser zu verwenden, spülte man wie ein Weltmeister Geschirr vor, um dann nach einem Tag festzustellen, dass der erste Wassertank schon leer war.

Wir sollten auf jeden Fall Festmacher, Wasserschlauch und Stromkabel mitnehmen, meinte er, telefonierte mit der Mastercardzentrale, ob ich auch kreditwürdig sei, notierte sich meine Kartenummer, kassierte 100 € für die Endreinigung und zog ab. Die monierten fehlenden Batterien für die Signalleuchte vergaß er.

Ins Klo kommt nur, was vorher gegessen wurde - am Sicherungspaneel drückt mir keiner rum - Rettungswesten anprobieren und griffbereit verstauen - Gasventil hier - Seeventile da. Einweisung as usual.

Um halbzwei legten wir ab zu einem nachmittäglichen Probeschlag. Noch im Hafen setzten wir das Groß; Benedikt, der Segelneuling, steuerte begabt den Kahn gegen den Wind. Genua raus und mit N 3-4 raus auf den gefährlichen Atlantik;) AmWindkurs. Und kein Traveller da, pfui Billigschiff.



Erste Aufgabe für Beni: „Fahr einen Kreis, einfach so!“. Er dreht am Rad, Sven und Henry schauen mich fragend an. Halbwind, raumschots, Halse mit dichten Segeln, raum, halb, Wende und wir sind wieder da. Dann reden wir geraume Weile über das Easy-Manöver. Gute Methode, bei einem

Ausweichmanöver 30 Sekunden oder mehr Zeit zu gewinnen, oder? Dann fahren wir richtige Manöverkreise, die den Nachteil haben, dass Hände an Schoten ziehen und eventuell sogar Winschkurbeln benutzen müssen. Dann fahren wir die Wenden noch mal ohne Kurbeln, dafür mit Hirn. Geht auch!

Der böse Skipper warf dann ohne Vorwarnung den orangefarbenen Rettungskragen über Bord und rief „Scheiße, jetzt ist mir was raus gefallen.“

Unser SKS - Schein - Inhaber stand am Rohr und ich sah, wie ihm förmlich alles aus dem Gesicht fiel. Er versank zunächst in völlige Sprachlosigkeit und man sah sein Gehirn rekapitulieren. Wie war das mit Beobachten, drei Schiffslängen (wir waren schon fünf vom armen Rettungskragen entfernt), Q-Wende, Aufschießler und Puhhhh.

Nachdem das Ding wieder an Bord war, schmiss ich es wieder raus und stellte die Aufgabe, es mit Beidrehen zu holen.

Das Beidrehen selber hatten wir vorher schon geübt und nun sollte es zack zack gehen. Ja, super, Sven! Henry, jetzt du.

Der Nachmittag verlief interessant mit Wasserblasen an den Händen und fand seinen Abschluss im Hafen Las Palmas de Gran Canaria mit zwei oder drei Anlegeversuchen für jeden am Außensteg.

Gell, wie einen der wenige Wind schon schiebt! Die angebotene Hilfe eines französischen Schiffseigners lehnten wir mit „nous faisons des exercis, merci“ ab. Dann fahren wir an unseren Platz am Steg 16 zurück und zur Feier des Tages legte ich selber an. Muss ja wissen, ob ich es selber noch kann, gell.

Angesichts der nicht vorhandenen Vorräte gingen wir essen und es war gar nicht so leicht, in der Stadt ein offenes Restaurant zu finden. Im 24-Stunden-Shop kauften wir dann in der Nacht noch das Allernötigste für eine Mahlzeit ein. Auslaufen morgen um 0730.

Montag, 8.1.2007

Den Wecker im Handy hatte ich auf 0700 gestellt, aber die Uhrzeit nicht umgestellt. Also klingelte mich das Ding um 6 Ortszeit aus dem Schlaf. Nochmal umdrehen. Kurz darauf klapperte es in der Küche und da war es mit Schlaf sowieso aus.

Das Ziel dieses frühen Starts war, im Hellen noch auf Fuerteventura anzukommen. 50 Meilen wollten überwunden werden. N bis NE war angesagt, aber der Ostwind blies uns mit 4 Bft auf die Nase. Zwei

Stunden hielten wir uns wacker auf Hartamwindkurs, aber als wir erkannten, dass es ein Kreuzen nach Fuerte werden sollte, entschieden wir uns für die gemütlichere Südvariante und liefen vor dem Wind her Richtung



Maspalomas. Unsere Cyclades gab Töne von sich! Erst dachte ich, irgendetwas im Motorraum verursache dieses Pfeifen, bis sich bei einer Kursänderung das Pfeifen gab. Sowas!

Ein Schiff, das geigt, ist dazu geeignet, den darauf befindlichen Menschen ein flaes Magengefühl zu bescheren. Der allerschönste

Schmetterlingskurs (mit Bullenstander natürlich) bei 6 Knoten Fahrt hilft da auch nicht. Höchstens dem, der steuert, weil sich der nämlich saumäßig konzentrieren muss. Am Flughafen vorbei ging die Reise Richtung Maspalomas mit der großen Wanderdüne aus Saharasand. Vor derselben wollten wir unseren widerspenstigen Anker ausprobieren. Der Wind blies ordentlich, als wir den Haken auf 5 Meter Wassertiefe sausen ließen. Die Kette rauschte, aber nach dem ersten Abbremsen ließ sich das Spill nicht mehr lösen und der Rest der Kette musste dann per Fernbedienung abgelassen werden. Glump! Im schönsten Wellengang bei 5er Wind hingen wir also vor dem Strand und tranken ein Ankerbier. Benedikt meinte, er würde doch



bald in den Hafen fahren wollen, weil ihm immer noch ziemlich flau sei.

Gut, weiter nach Arguineguin. Den Hafen hatte ich ausgesucht, weil im Seehandbuch von einem

idyllischen Fischerdörfchen die Rede war. Nach der Südkurve von Maspalomas drehte der Wind von Ost über gar nix nach West und blies uns auf die Nase. So kreuzten wir zum Fischerdörfchen. Na ja, das hatten wir uns anders vorgestellt.

Sven legte längs an der Mole hinter einem entmasteten Segler an und wir fischten gerade eine Muring, um uns von der Mauer freizuhalten, als ein Uniformierter kam, um uns zu verkünden, dass wir da nicht bleiben konnten. Nur ankern ginge, weil alle Plätze im Hafen belegt wären. Na gut, eine Stunde zum Einkaufen wäre drin, meinte er.

Ich schickte meine Jungs zum Supermarkt und ordnete meine Leinen zum Ablegen. Die Sonne sank hinter die erhöhte Hafenummauer und gerade, als ich einen Pulli geholt hatte, erschienen die Einkäufer wieder. Ablegen durch Eindampfen in die Vorspring. Nie gehört?

Alle Leinen weg bis auf die Vorspring, vorwärts zum Steg gefahren, Heck dreht sich vom Kai weg, Vorspring los und den Dampfer rückwärts weggezaubert.

Den Anker ließen wir 20 Meter weiter im Hafenbecken fallen. Natürlich klemmte die Ankerwinde und Henry musste doch die Fernbedienung nehmen. Damit wir durch Schwojen nicht zu weit an die anderen Ankerlieger kamen, legten wir noch eine Landleine zu den Molensteinen. Das Biminigestänge hing so eigenartig schlapp und wir mussten feststellen, dass eine Schraube durchgerostet war. Nach einem Jahr Schiffsleben? Das gibt's doch nicht!

Nach diesem langen Tag gab es dann Reis mit Meeresfrüchten aus dem 24-Stundenshop in Las Palmas.

Dienstag, 9.1.2007

In den Morgen hinein wollten die Männer abfahren und angesichts des leichten Manövers ließ ich sie das alleine machen und schlief nach einem winzigen Orientierungsblick einfach weiter. Ehrgeizig rissen sie bald die Segel heraus, um nach 10 Minuten den Motor wieder anzuschmeißen. Kein Wind.



Zwei Stunden tuckerten sie Richtung Teneriffa - ich döste herrlich vor mich hin. Plötzlich war das Geräusch weg - segeln? Ich stand um 1000 dann doch auf und sah auf fast spiegelglattes Wasser, das sich allerdings auf einer alten, langen Düne fand. Henry und ich badeten und unterhielten uns währenddessen über Haie.

Was tun, nach Teneriffa 6 Stunden motoren oder umdrehen und den Nachmittag in Puerto Mogan verbringen.

Über Funk fragte ich beim Hafenmeister, was der Liegeplatz für eine

Nacht kostet und erhielt als Antwort, dass wir mit rund 20 € dabei wären. Das geht ja.

Motoren wollte keiner und so liefen wir in dem schnuckeligen Hafen ein. Gerade in dem Moment frischte der Wind ordentlich auf – ja was jetzt, doch noch ein Stündchen segeln? Nein! Wir Dieses Mal empfing mich kein wichtiger Marinero im Schlauchboot (siehe Bericht vom Kanarentörn 2006) und deshalb legte Henry an einem freien Platz an.

Kaum war die Muring fest, erschien die Frau Hafenkaptän und bedeutete, dass wir hier nicht bleiben könnten, das wäre ein Platz für Schiffe über 20 Meter.

Sie wies mir einen Platz gegenüber zu, was Henry freute, weil er dann noch einmal üben konnte. Aus dem Haufen Touristen, die am Kai vorüberflanierten, schälte sich eine blonde Frau heraus, die mich noch während des Anlegens über unser Schiff ausfragte. Sie half am neuen Liegeplatz mit den Leinen und meinte dann, das sei jetzt aber

schon einen Drink wert. Husch, und schon war sie auf dem Schiff.

Henry wurde kaum ein Lob auf mich los, wegen meiner angeblichen Ruhe beim windigen Anlegen, wenn ein anderer fährt.



Maxime redete wie ein Buch über ihre Geschäftsideen - Tagescharter mit Golfen oder Wellness auf Gomera und Luxuscharter mit vorbereiteten kalten Platten mittags auf See. Fast wie bei uns eben. Sie wusste, dass man in Mogan auch nur in drei Lokale gehen könne und ob wir bei der Freundin bestellen wollten. Wir tranken mindestens drei Biere miteinander und der Aschenbecher füllte sich auch zusehends. Sven, Beni und Maxime sorgten eifrig dafür.

Sie wohnt in Mogán und ist bekannt wie ein bunter Hund. Ob viel Seemannsgarn dabei war, konnten wir nicht beurteilen, aber die blonde Dame schnabbelte in einem Fort. Über unfähige Bareboatcharterer, Rettungsaktionen, die Negerlein, die hier anlandeten, ihre Überführungstörns und was weiß ich noch alles. Die Geschichten über ihre vier erwachsenen Kinder musste ich ihr allerdings aus der Nase ziehen. Anschließend zeigte sie uns das malerische Örtchen, das zwi-



schon pittoresk und kitschig schwankt und begrüßte jeden fünften Menschen. Henry spendierte uns Capuccino und nachdem ich abends diesen Bericht angefangen hatte, mussten wir auch schon wieder zum Essen ins „Tortuga“. Mein Seehecht mit den canarischen Kartoffeln (papas arragudas) war tatsächlich köstlich. Auch die

Tintenfischringe und Maximes Carpaccio schienen delikater gewesen zu sein. Danach lud uns unsere canarische Zufallsbekanntschaft noch auf ein, zwei, drei hiesige Biere in eine Bar (eines Freundes) ein.

Mittwoch, 10.1.2007

Am Vorabend hatten wir noch ausgemacht, dass Maxime den Buben eine kleine Unterweisung in Motorenkunde gibt und ich hoffte, etwas dazu zu lernen. Wir schliefen wunderbar bis halb zehn - da stand unsere Vorabendbekanntschaft auch schon am Steg. Unseren Kaffee schlürpfend grunzten wir einen guten Morgen, sie füllte wieder eifrig unseren Aschenbecher, sah dann aber schnell, dass wir noch Zeit brauchten.

Ich ging die Marinagebühr zahlen (20 € fürs Schiff und 1,70 € für den Strom) und dann liefen Beni und ich erst einmal zum Einkaufen; die Biervorräte waren recht dezimiert worden. Den Fischladen zeigte uns



wer? Maxime, die in einem Straßenkaffee mit Freunden saß. Vier kleine und zwei größere Fische erstanden wir und tappelten in perfekter Windstille und Sonnenschein zum Steg mit der Vorhängekette („Crew only“) und unserer YACSAIL zurück.

Ich schlug vor, mein selbst erdachtes Segelspiel zu probieren und als wir gerade bei der ersten Runde waren, trabte Maxime über den Wackelsteg an. Sie schaute drei Runden zu, bis ich eine Pause empfahl, damit wir mit ihr den Yanmar-Motor inspizieren konnten.

Eigentlich redete meistens ich, zeichnete den Kühlwasserkreislauf nach und beantwortete die Fragen meiner Crew nach Seewasserfilter und Notabsteller. Maxime drehte die Getriebeölschraube auf und nickte zufrieden.

Den Gaszug beobachteten wir in Aktion, als sie oben vorwärts und rückwärts Gas gab und dann auskuppelte. Maxime berichtete, dass

sie schon in den Hafen gefahren sei mit zwei Schnürln am Bowdenzug für Vor- und Rückwärtsfahrt. Anschließend wollten wir noch die Logge ausbauen, säubern



und wieder reinschrauben. Damit meine wissbegierige Crew das mal gesehen hat. Blubber, kam der halbe Atlantik ins Boot. Nein geschwindelt, es glucksten nur ein paar hundert Milliliter in die Bilge, weil wir ja schnell den Ersatzpfropfen wieder aufgesetzt hatten. Ein paar Muschelkalkablagerungen fanden sich auf dem Loggerad, die meinem Fingernagel zum Opfer fielen und dann durfte das Plastikteil wieder in sein angestammtes Loch.

Noch schnell drei Zigaretten gequalmt, Maxime verabschiedet und schon liefen wir bei völliger Windstille aus. Benedikt lenkte unsere Cyclades in die enge Hafengasse und am U-Boot, der Touristenattraktion von Mogan vorbei hinaus aufs Meer.

Die winzige Brise füllte unsere Segel eben nicht, und dabei hatte ich



doch Wind im Inserat für den Törn versprochen - im Januar auf den Kanaren. Wir vergnügten uns anderweitig, ließen das Beiboot zu Wasser, schraubten den Außenborder an und während Beni und ich mit 1,5 Knoten dahinschossen, schossen Henry und Sven

Bilder vom herumsausenden Gummiboot aus. Der Skipper machte bei der Gelegenheit Sparifankerl und räkelte sich auf dem Baum um am Vorstag.

Dann bruzzelte ich Hackfleisch mit einem Berg Gemüse, den Beni schnipseln musste und reichte die Kreation auf al dente gekochten Rigatoni. Habt ihr eine Hostess auch bestellt? Alles inklusive.

Auf zur Badebucht. Eine schöne Ketsch mit einem Adenauer (Deutschlandflagge), der genau bis eine Handbreit übers Wasser reichte, so wie

sich das für ein deutsches Schiff gehört, lag schon da und wir platzierten uns daneben vor die senkrechte Vulkanfelsenwand. Todesmutig stürzten sich Henry und ich ins kühle Nass, was die beiden ande-



ren nach 3-minütiger Überredungszeit auch taten - und froh darüber waren.

Im Sonnenuntergang tuckerten wir zurück die Südwestküste Gran Canarias entlang nach Port Anfi, um vor der Mole zu ankern.

Die Ankerei war nach zwei mal erledigt, das Eisen hielt dann meine 2000 U/min rückwärts und guttttt!

Wir studierten die Neonlichter der *****-Sterne-Hotels und bewunderten die beleuchteten Aufzüge rauf und runter, schmarotzten akustisch an der Strandshow mit den Feuerschluckern und Alphornbläsern und waren glücklich im Sonnenuntergang des canarischen Frühlings.

Die Kartoffeln zum Schälen den Buben gereicht, erhitzte ich die Ofenpfanne auf den beiden Gasflammen des Herdes. Nach dem ersten Wenden der Kartoffelstücke zeichneten sich kleine schwarze Flecke darauf ab. Henry zog die Nüstern hoch und bestand darauf, die Beschichtung der Pfanne nicht essen zu wollen. Das letzte Olivenöl hatte ich zum Anbraten verbraucht, aber heroisch gab ich die Pfanne zum Spülen frei. Henry wusch die Erdäpfelstücke mit einem Hektoliter Wasser ab und dann durfte ich sie wieder in die mit Glitzi geschrubbte Pfanne tun. Allerdings hatte ich die Fische zuvor fast fertig gebraten und auf einem Teller geparkt. Nichtsdestotrotz waren wir alle glücklich nach dem Essen und schauten in die windstille Nacht, die grelle Leuchtreklame von Anfi del mar im Rücken.

Donnerstag, 11.1.2007

Ein unheimliches Pfeifen im Rigg holte mich aus dem Schlaf. Ziemlich widerwillig stand ich auf, weil auch die Ankerkette nahe meiner Bugkoje alle 30 Sekunden hörbar ruckelte, schaute in die Nacht und befand einen heftigen Südwind, der an unserem Dampfer zerrte. Wie gut, dass wir den Anker so eingefahren hatten, dass er zum Land hin hielt.

Mein Nachbarschiffseigner war auch schon am Schauen, aber alles schien noch im grünen Bereich. Ich ging wieder in mein Bett.

Schlafen allerdings konnte ich nicht mehr. Der Puster bearbeitete unser armes Böötchen mit Bft 5-6, und das am frühen Morgen. Tut man das?

Puhh, aufstehen. Die sanfte Brise hatte unser



gut verankertes Schiffchen immerhin bis um 8 Uhr um 100 Meter zur Mole hin versetzt und ich wollte dann doch in Bälde raus aus dieser Mausefalle.

Der obligate Kaffee und anschließend ein kleines Rätsel auf dem Klo waren noch drin, dann aber mussten die Steine der Mole alleine gelassen werden.

Gegen den SE motorten wir 10 Minuten raus, setzten die Segel stark gerefft und flitzten am Wind mit 6 bis 7 Knoten 180° dahin. Nach einer halben Stunde wendeten wir und stellten fest, dass wir über 20° nicht fahren

konnten. So würden wir ja nie ums Kap bei Maspalomas kommen, jedenfalls nicht unter Segeln. Ehrgeiz!

Plan B: wir umrunden Gran Canaria doch auf der Westseite.

Gesagt, getan, Henry fiel auf

Raumwindkurs ab ließ die YACSAIL mit 8 Knoten Fahrt vor sich

hingegen. Der Südost hatte noch etwas aufgefrischt und blies jetzt mit 35 Knoten.

1230 schreit es oben im Cockpit: „Kein Ruderdruck mehr!!“. Scheiße aber auch, die beiden Steuerräder gingen butterweich leer durch und die Yacht geigte jetzt ohne Dirigenten, wie sie wollte.

Ich schickte Henry, einen Hammer und was zum Draufhauen zu holen und hieß ihn, damit den Deckel zum Ruderschaft aufdrehen. Während wir anderen mit vereinten Kräften die Segel einrollten, holte Henry die Notpinne aus der Backskiste und steckte sie auf. Gott sei Dank war am Ruder selber nichts gebrochen, so dass das Schiff wieder brav dem Dirigenten, äh, Steueremann gehorchte. Offensichtlich war an der Kettenmechanik der Steuerräder etwas aus dem Lot geraten. Drei Meilen waren es zurück nach Puerto de Mogan, die jetzt gegen



den stürmischen Wind zu motoren waren. Brav meldete ich mich über Funk Kanal 12 bei der Frau Hafenmeister an, die mir den selben Platz zuwies, an dem wir vor zwei Tagen auch gelegen hatten.

Fernando von vivacharter anzurufen, gestaltete sich wegen des schwachen Funknetzes als schwierig. Viermal meldete er sich und



dann war die Verbindung unterbrochen. Ich behalf mir mit einem SMS. Ein SOS-SMS sozusagen. Anschließend versuchte ich es bei Maxime, die vielleicht helfen

konnte; ihr Handy läutete 20 mal, aber sie ging nicht hin. Na gut, im Hafen konnte man weitersehen. Wir mussten jetzt nur noch in denselben kommen bei dem auflandigen Wind, der auf die Einfahrt stand. Wir stellten das auf und nieder schaukelnde Schiff in den Sturmwind und banden sorgfältig die Fender an die Relling, immer mit einer Hand am Handlauf oder den Wanten, weil ja keiner rausfallen wollte so kurz vor dem Loch.

Mein Handy schepperte. Nein, es war nicht Fernando, sondern Maxime, die sofort ihre Hilfe anbot, nachdem sie gehört hatte, was passiert war.

Alleine wäre es mit Steuern und Gasgeben schwierig geworden, also teilten sich Henry und ich die Aufgaben - er am Rohr und ich am Gas. Zum Umdrehen in der Hafengasse brauchten wir Vollgas, damit der Bug herumkam, beherztes Tun ist manchmal einfach nötig.

Rückwärts in die zugewiesene Sackgasse zu fahren, erwies sich als unmöglich, weil sich der Bug sofort wegdrücken ließ, so schnell konnten wir gar nicht anfahren. Also vorwärts rein. Zur Sicherheit beschloss ich, auch vorwärts anzulegen und ließ die Leinen zum Bug bringen und klarmachen. Das musste schnell gehen, denn wir konnten ja nicht sieben Mal Vollgaskreise fahren. Kaum waren wir in der Ab-

deckung des turmartigen Hauses, das an der Hafeneinfahrt steht und in dem die Frau Hafenmeister residiert, ließ der Wind schlagartig so nach, dass es doch möglich war, rückwärts einzuparken. Plan R = rückwärts.

Maxime stand am Steg und deutete auf die Muringleine, die sie aus dem Wasser geholt und am Bug des Nachbarschiffes über die Reling gelegt hatte. So ein Service! Henry zirkelte den Kahn an den Steg, ich bremste mutig und nahm von Maxime die gereichte Leine (waren am Steg befestigt), Benedikt verknotete die andere Heckleine und Sven angelte sich die vorbereitete Muring. Ich brauchte bloß in die Achterleinen ein zu dampfen, bis vorne die Murings (wir nahmen zwei) fest waren. Dann zogen wir uns wieder etwas näher an den Steg, damit wir keine Stelling brauchten, sondern mit einem größeren Schritt vom Boot konnten. Ausatmen.

Das letzte Bier teilten wir uns als Anlegerbeglückwünschungsschluck. Benni holte Nachschubbiere und so saßen wir wieder zu fünft mit Maxime in Mogan am Liegeplatz 153 in der Sonne. Sie lobte mindestens fünfmal unseren entspannten Anleger bei der heftigen Brise und kriegte sich gar nicht mehr ein. Jetzt rief Fernando an, dem Maxime freundlicherweise auf spanisch erklärte, was passiert war. Er würde in einer Stunde kommen und sehen, ob er den Schaden reparieren könne.

In der Zwischenzeit quetschten wir uns nacheinander in die Steuerbordbackskiste, um das zerlegte Kettenglied samt herunter gefalle-



ner Steuerkette zu begutachten. Man hätte vielleicht mit einem Bündel das fehlende Glied ersetzen können, im allergrößten Notfall auf dem weiten Atlantik, aber das ist ja gerade der Vorteil an einem Charterschiff, da telefoniert man eben und lässt reparieren. Dass bei einem Schiff Baujahr 2006 im Januar 2007 die Steuerkette reißt, ist schon verwunderlich, oder? Maxime meinte, dass die Kette

wahrscheinlich nicht so schnell ersetzt werden könne und wir hier liegen bleiben müssten. Dafür könnten wir ja mit ihr per Fähre nach Teneriffa fahren und am nächsten Tag eine Bavaria 49 nach Las Palmas segeln. Wir freuten uns schon auf die Alternative.

Nach drei (kleinen, gell) Bieren für jeden erschien Fernando mit seiner italienischen Freundin Erika, beschaute sich das Malheur, indem er vollständig in der Backskiste verschwand, rannte auf den Steg und lief ins Dorf. Eine kurze Weile darauf brachte er ein paar winzige Schäkel und Sekundenkleber für Schraubenmuttern und pfriemelte unter Zuhilfenahme seines Leathermans und Erika als Werkzeugzureichfrau die Schäkel aneinander, um das explodierte Kettenglied zu ersetzen. Eine Rohrzange brauchte er und fand die italienische Vokabel dafür nicht, worauf Erika ihm eine falsche Zange gab. Bis beide auf „pinze di papagallo“ kamen, gifteten sie sich eine Weile an.

Unser Fernando verriet Maxime, dass genau das gleiche bei einer anderen Cyclades auch schon passiert sei. Billigschiff halt!

Nach einer guten Stunde war er fertig und wollte grußlos verschwinden. Über so viel fehlenden Anstand, dem Skipper wenigstens die gelungene Reparatur zu bestätigen, konnte ich nur den Kopf schütteln. So musste ich ihn am Steg zurückpfeifen und fragen, ob wir nun gefahrlos und sicher wieder steuern könnten. So ein Stoffell! Maxime machte sich auf den Weg zu ihrer Fähre und wir entspannten bei einem köstlichen Spaghettimahl, das Sven in der Zwischenzeit gezaubert hatte.

Ich bettete mich in der untergehenden Sonne auf die Bank im Cockpit und schief mein Adrenalin aus, während meine Crew sich vertrollte und durch den Ort und die Bars bummelte.

Als es dunkel war, suchte ich das Internetcafe und fand bei wetteronline den gewesenen Süd Sturm, der einen Tag vorher im Wetterbericht noch nicht in Aussicht stand. Für den nächsten Tag war SE 3-4 angesagt. Mal sehen! Ich vertraue ja Wetterberichten immer weniger.

Freitag, 12.1.2007

Ablegen um 0745, wir hatten ja eine gute Strecke vor uns. Südostwind stimmte und auch die Stärke hielt sich an den Wetterbericht.

Brav. Segel raus! Ja willst Du wohl aus dem Mast, du Großsegel?! Durch das offensichtlich zu hastige Einrollen wegen des Ruderschadens am Vortag hatte sich eine Falte gebildet, die nun aus dem Spalt mit dem Segel zum Vorschein kam und unbedingt sofort ans Tageslicht wollte. Nur blockierte sie unvernünftigerweise den Durchgang und erreichte das Gegenteil. Wir probierten es mit Zurückreffen und wieder Herausziehen, wieder und wieder, aber es ergab sich immer wieder der gleiche Zustand. Dann sollte es mit Kraft gehen! Die Leinen ächzten; nein, es hatte keinen Sinn. Also wieder den Meter Segeltuch einrollen. Jetzt ging das auch nicht mehr - mussssss aber! Peng, flog der Reffleinenblock mitsamt der Omegasche aus der Baumschiene und räkelt sich im gelben Morgenlicht an Deck. Nein, muss denn immer was passieren? Was kommt denn heute noch? Mit gezieltem Griff in den wohlbekanntem Werkzeugkasten besorgte Henry den Hammer und mit vier Schlägen beförderten wir die entflohene Omegasche wieder an ihren Ort. Billigschiff! „Na hoffentlich bleibt die bis heute Abend drin“, dachte ich. Unbeirrbar zogen wir wieder am Unterliekstrecker, bis die böse Tasche wieder im Mastspalt erschien. Das Großsegel war zur Hälfte ausgezogen und so fierten wir den Baum auf unseren Halbwindkurs in der Hoffnung, dass das Genackel der Schiffsbewegungen Hilfe brächte. Als das Warten aber keinen Effekt zeigte wurden meine Männer ungeduldig und probierten rein raus rein raus, bis sich das Segel endlich nachgiebig zeigte, was ich im Salon als Freudenschrei mitkriegte.



Die Welle lief aus Südost, der Wind drehte aber bald nach Nordwest und schief dann um 1130 ganz ein, so dass wir an der hohen, felsigen Westküste Gran Canarias entlang motoren mussten. Bäh!

Die Sonne versteckte sich hinter einer Wand aus diesigem Nebel-
dunst - es war ein grauer, aber warmer Tag zwischen kanarischen In-
seln.

Als wir um Punta Sardina (gibt's da Sardinien?) herum waren, frischte
der Wind auf - und blies uns wieder genau auf die Nase, ach Mensch!
Mit fröhlichem Kreuzen war nichts mehr drin, weil wir ja um spätes-
tens 1800 in Las Palmas sein sollten. Die Welle hatte mittlerweile die
zwei Meter überschritten, was zusammen mit dem ungünstigen Kurs



dazu führte, dass
unsere Cyclades
sehr unsanft auf
die Wellentäler
knallte. Ich hatte
mich zum Lesen in
den Salon verzogen
und fürchtete bei
jedem Krachen,
dass Schiff
auseinander
bräche. Solche
Schläge hatte ich
nie zuvor gehört,

ehrlich. Als ich nach der zehnten Kollision mit dem Atlantik merkte,
dass der Dampfer diese Reise noch überstehen würde, las ich aufs
Sofa hin gelümmelt weiter und zwickte bei den Krachern, die sich ja
durch heftiges Steigen des Buges und anschließendem kurzen Moment
der Schwerelosigkeit ankündigten, nur noch die Augen zu.

Henry steuerte tapfer, wurde pritschelnass dabei und gab erst auf,
als ich ihn zum drittenmal aufforderte, doch den Autopilot zu bemü-
hen und sich selbst unter die Sprayhood zu setzen. Ein Rundumblick
alle drei Minuten würde ja reichen.

Die ganze Zeit hatte ich gegen meine Gewohnheit Kanal 16 an, weil
Maxime mit ihrer Bavaria 49 auf dem Weg von Teneriffa nach Cana-

ria war (sie sollte das Schiff zurückholen) und das eine witzige Gelegenheit zum Funken darstellte. Was tat sie stattdessen? Sie rief mich auf dem Handy an, ne! Ja, in einer halben Stunde sei sie auch da. Wir suchten achteraus den Horizont ab, aber von einem Segelschiff war keine Rede bzw. Sicht. Die halbe Stunde hatte wohl der Fuchs gemessen.

Die kleine Halbinsel La isleta gerundet, wollten wir im Abendrot noch ein klein wenig segeln - Absegeln sozusagen. Rauskreuzen, reinkreuzen und noch mal und wieder. Na ja, dann kamen wir halt erst um 1830 an, macht nix. Telefon! Fernando fragte, wo wir blieben. Er wartete tatsächlich auf dem Wellenbrecher, um uns zur Tankstelle und anschließend zum Steg 10 zu schicken, wo er für diese Nacht zwei Plätze bezahlt hatte. Der mufflige Tankwart fragte dreimal, was wir tanken wollten und als ich ihn endlich verstand in seinem Genuschel, bestellte ich Diesel. Was soll denn eine Segelyacht sonst tanken, frage ich mich.

Es war im Innenhafen ziemlich windstill und so setzte ich den Kahn (der letzte Anleger ist grundsätzlich mir) easy an den Steg. Kaum war eine Achterleine fest, sprang Fernando mit einem großen Satz und ohne Worte auf unser! Schiff. Sven war mit der Muring schon zum Bug gelaufen und wollte seinen Job machen, der crazy Marinero stob an mir vorbei und ich schrie ihn heftig an: „No gracias, go outside, it's still my ship!“. Total verdutzt drehte es sich nach mir um, machte ein völlig verständnisloses Gesicht, meinte: „not in the harbour“ und rannte dann weiter.

Ich war sauer. Ich ließ die Maschine weiter in die Leine dampfen, sagte meinen Jungs, dass ich das Kommando abgäbe und verschwand nach unten. Ja, soll der Typ doch den Rest alleine machen, das hatte ich noch nicht erlebt!

Als die YACSAIL dann fest war, kam Fernando in den Salon und fragte mit ausgewechselter Miene, ob sonst alles in Ordnung gewesen und ich zufrieden sei. Ich antwortete, dass ich mit dem Schiff einigermaßen und mit ihm überhaupt nicht zufrieden sei. Warum? Er wollte doch nur helfen und das tue er immer, wenn die Skipper Probleme hätten. Ah, so! Ich fragte ihn, ob es denn so ausgesehen hätte, als ob

ich Probleme gehabt hätte und er schüttelte den Kopf. Allerdings verstand er meinen Unmut überhaupt nicht.

Anschließend wirbelte er durch und über das Schiff, kontrollierte so wichtige Dinge wie Klos, die Segel aber nicht, und war nach drei Minuten mit dem Check-out fertig. Ob denn noch etwas zu beanstanden sei, wollte wissen. Ach ja, aus der Lampe über dem Navitisch tropfte es bei Seegang und überkommender Gischt heraus und auf die Karten, merkte ich an. Er notierte.

Nach Begrüßung im schönen Hafen Las Palmas und dem obligatorischen Anlegerschluck verging noch eine ganze Weile, bis im Dunkeln mit eingeschalteter Festbeleuchtung inklusive Ankerlicht die Bavaria 49 mit Maxime auftauchte. Sie fuhr zum Tanken und brauchte vier Anläufe, um dann gerade zum Steg zu treffen. Eine Achterleine platschte ins Wasser und als sie dann fest war, sprang Fernando wieder. Nur dass Maxime nichts dagegen hatte. Im Gegenteil, sie schien völlig entnervt von der Überfahrt zu sein, jammerte von unerträglicher Welle, Wind auf die Mütze und allen Höllenqualen und war binnen zwei Minuten vom Steg verschwunden. Sie müsse jetzt sofort etwas Hartes in der Bar trinken. Hoi!

Anna, die sie freundlicherweise die Strecke übers Meer begleitet hatte, würdigte sie keines Blickes mehr, woraufhin ich sie zu uns an Bord einlud. Die ganze Story zu erzählen, wäre zu ausufernd, aber soviel, Anna war stinksauer.

Samstag, 13.1.2007

Meine Männer hatten sich bis vier Uhr nächtens noch unterhalten und alles vernichtet, was noch an Trinkbarem an Bord war. Deshalb schauten sie auch so verschlafen, verkatert aus der Wäsche, als wir um 0830 den Dampfer verlassen mussten.

Es ist immer komisch: zuerst findet man eine Macke nach der anderen an so einem Boot und soll man es dann nach einem Törn verlassen, hat man es richtig lieb gewonnen.

Dieser Törn hatte wieder mal alles zu bieten:

Ordentlichen Wind mit 8 Bft

Ein paar Meter ;) Welle

Flautentage

Ankern mit Baden mitten im Januar

Schwarzer Himmel und Sonnenschein

Eine interessante Urlaubsbekanntschaft in Gestalt einer Französin

Und als besonderes Zuckerl für meine wissbegierige Crew:

Ein kleiner Ruderschaden mit prickelndem Anlegemanöver.

Was willst Du mehr, Seglerherz?

Meiner Crew (Sven, Benedikt und Henry) ein Kompliment für die Mit-
hilfe, Gelassenheit und das Vertrauen.

Elisabeth