

# Bericht vom Törn Gibraltar - Canaren



**13.10.2006 bis zum 05.11.2006**



von Hans-Lüder Hilken

### **13.10.06, Freitag**

Um 9:30 h Treffen am Flughafen Fuhlsbüttel und Abflug mit Air Berlin nach Malaga. VW-Bus abgeholt und gegen 16:00 h im Hotel, direkt in der Innenstadt von Malaga, angekommen. Der Wagen wurde von dem Hotelboy in die Garage gefahren. Als wir nach dem Einchecken und einer kurzen Ruhepause mit ihm zum Einkaufen in einen Supermarkt fahren wollten, bemerkten wir eine große Schramme hinten rechts. Der Boy war wohl zu scharf um eine Kurve gefahren. Die Rezeption regelte den Schaden mit der Autovermietung. Nach dem Großeinkauf hatten wir noch etwas Zeit, uns die Innenstadt von Malaga anzusehen.

### **14.10.2006, Sonnabend**

Wir mussten ziemlich früh hoch, da wir gegen Mittag in Gibraltar sein wollten, um die CHERI zu übernehmen. Die Crew, die wir ablösten, musste mit dem Bus wieder nach Malaga zurück und schon am Nachmittag nach Hamburg fliegen. Die Übergabe klappte gut und wir hatten den Nachmittag mit dem Einräumen der Vorräte und dem Kennenlernen der Yacht zu tun.

### **15.10.2006, Sonntag**

Gegen 9:00 Uhr ablegen. Kaum hatten wir die letzten Leinen gelöst und die Box verlassen, piff der Hafenmeister uns zurück. Die Vorcrew hatte uns erzählt, dass die Hafengebühr bezahlt sei. Dies war aber offenbar nicht der Fall. So musste Thorsten bei seitlichen Winden noch ein neues Anlegemanöver fahren, Guido zahlte beim Hafenmeister und dann konnten wir endlich auslaufen.

Es war sonniges und schönes Wetter mit optimalen östlichen Winden und WS 5. Gegen Mittag überholten uns einige Kriegsschiffe verschiedener Nationalität.

Am Nachmittag rollten wir auf unserer Wache vor einer Wende das Vorsegel nicht ein. Da der Platz zwischen dem Vorsegel und dem Kuttersegel sehr klein war, konnten wir das Vorsegel bei achterlichem Wind nur mit Kraft auf die Leeseite ziehen. Dabei riss das Achterliek des



Vorsegels ein. Ich denke, wir waren noch nicht richtig beim Segeln angekommen. Das Vorsegel mussten wir einrollen und konnten daher nur mit dem kleinen Kuttersegel weiter fahren. Da bei achterlichem Wind ein Geschwindigkeitsverlust kaum zu bemerken war, beschlossen wir, uns die Reparatur der Fock zu sparen und so - auch ohne Wechsel des Vorsegels - weiterzufahren. Ein Fehler, wie sich bald herausstellte.

Allerdings war die Fock auch sehr alt und an verschiedenen Nähten brüchig und, wie sich später rausstellte, auch nicht mehr zu reparieren.

### **16.10.2006, Montag**

Die See wurde schon in der Nacht rauer. Der Wind drehte auf SW, also mussten wir gegenan segeln. Morgens hat Thorsten Rührei gemacht. Wir wussten noch nicht, dass dies unsere letzte warme Mahlzeit bis zum Donnerstag sein würde. Es zeigte sich, dass das Kuttersegel zu klein war, um uns durch die Wellen zu ziehen und wir daher trotz der WS von 6 bis 7 mit stärkeren Böen nur mit zwei bis vier Knoten voran kamen. Immer wieder sahen wir in der rauen See erst im letzten Augenblick die weißen Bälle von langen Fischernetzen. Ein rechtzeitiges Ausweichen war dann schwer und manchmal nur unter Motor möglich. Wir kämpften uns weiter mit Kurs 250° in Richtung Madeira vor. Guido hat am Nachmittag mit viel Mühe eine leckere Sauce für Spaghetti gekocht. Auf das Kochen der Spaghetti selbst wurde dann aber aufgrund der Schräglage und des Seeganges verzichtet. Die Sauce haben wir vier Tage aufbewahrt und dann weggeworfen. Mit dem Kuttersegel und gerefft machen wir kaum Fahrt. In der Nacht wird es noch stürmischer. Die Jacht schlägt in den Wellen, es ist so laut und unruhig, dass keiner schlafen kann. Wir hocken an Deck und überlegen Alternativen.

### **17.10.2006, Dienstag**

Wir bekommen Böen bis WS 10. Es geht nicht voran, alle klammern sich im Cockpit fest und „genießen“ die Dunkelheit und den Sturm. Das Ruder war zeitweise kaum noch zu halten. Ab 01:00 beschlossen wir beizudrehen und den Sturm so abzuwettern. Dies Manöver hatten wir bisher noch nie gemacht. Es funktionierte aber bestens. Die Jacht wurde durch den Wind und die Strömung zwar nordwärts getrieben, lag aber wesentlich ruhiger den Wellen. So konnten sich die Freiwachen wenigstens in die Leekojen legen und schlafen. Die Wache musste die Jacht beigedreht im Wind halten. Insgesamt sind wir in acht Stunden ca. 20 sm abgetrieben worden. Ich glaube, dass sowohl Guido als auch Claus, beide ohne Atlantikerfahrung, auf dieses Abenteuer gerne verzichtet hätten. Aussage Claus: „Das werde ich mir nicht wieder antun. Mein Revier bleibt die Ostsee und das Mittelmeer“. Auch Kerstin schien sich Gedanken über die für sie im Sommer bevorstehende Teilnahme an dem HSH Nordbank Blue Race von Newport nach Hamburg zu machen. Auf dem Nordatlantik muss wohl mit mindestens solchen Bedingungen gerechnet werden. Willy wurde nicht mehr an Deck gesehen und kämpfte in der Koje ums Überleben.

Ab 9:00 segelten wir wieder auf unserem alten Kurs weiter. Es war deprimierend, dass wir immer noch ohne große Fahrt in der Bucht von Gibraltar dümpelten. An Essen war nicht zu denken. Wir tranken nur Wasser, etwas Saft und aßen Salzstangen bzw. Zwieback. Die Bewegungen der Yacht waren fürchterlich. An Schlafen war bei dem Krach und der Rüttelei kaum zu denken. Aber die Wachen wurden konsequent eingehalten. Auf unserer Wache wechselte ich mich inzwischen mit Klaus alle halbe Stunde am Ruder ab. Länger konnten wir konzentriert kaum steuern. Auch unsere Standfestigkeit wurde durch die Wellen immer wieder auf die Probe gestellt. Gut, dass wir das Ruderrad zum Festhalten hatten.

Der Seegang und der Stress gingen mir auf den Magen. Daher habe ich am Morgen und am Abend das Wenige, das ich im Magen hatte, mit den Fischen geteilt. Abends half ich nach, ich hatte wirklich nur Wasser und Salzstangen abzugeben. Aber wenn der Druck aus dem Magen ist, geht es mir immer wieder besser.

Die Freiwachen ruhen und versuchen zu schlafen, was bei der Schräglage und dem Schlagen der Jacht durch die Wellen trotz Leesegels nicht einfach ist. Nachts werden wir durch laute Motorgeräusche geweckt. Auf der Wache von Kerstin und Guido hat ein Fischerboot deutliche Lichtsignale gegeben. Die beiden vermuten, dass wir wieder auf Fischernetze zufahren, die allerdings nicht zu sehen sind. Guido versucht, den Fischer über Funk zu erreichen. Er hört nur schwer verständliche Geräusche und Atmen. Dann wird nicht mehr reagiert. Wir wissen im Moment nicht, in welche Richtung wir segeln sollen. Nachdem Guido immer wieder versucht, Funkkontakt zu bekommen, hören wir aus der Funke eine tiefe Stimme, die langsam sagt: „Maaaariooo, Maaaarioo, you Motherf.....“ Wir beschließen, dass der Fischer wohl besoffen ist und ein Spiel mit uns treibt und segeln daher weiter. Kein Fischernetz hindert uns.

### **18.10.2006, Mittwoch**

Wir sind die Nacht durchgesegelt. Da Willy noch nicht wieder aufgetaucht war, teilten wir ihre Wache auf. Der Wind wehte verlässlich mit WS 7 und Böen bis 9, drehte jedoch immer weiter auf SSW - WSW und W. In der Hoffnung, dass der Sturm bald vorbei sein würde, versuchten wir noch Richtung Madeira zu segeln. Gegen den Wind machten wir aber kaum Fahrt und waren weiterhin ein Spielball der Wellen.

Im Vorschiff hatten wir noch eine neue Genua gefunden, daher beschließt Thorsten, als es Nachmittags etwas ruhiger wird, trotz WS 5 das Vorsegel zu wechseln: also die kaputte Fock runterzuholen und gegen die neue Genua auszutauschen. Das Wechseln war bei dem Wind und dem Wellengang schwierig, ging aber gut. Das alte Vorsegel wurde zusammengerollt in dem Salon verstaut und diente die nächste Nacht für Guido als Ruhebett. Der Salon war jetzt voll, aber es hält sich ohnehin keiner darin auf.

Mit dem großen Vorsegel gab es endlich wieder Geschwindigkeit und wir liefen 5 - 7 Knoten. Es ging voran (!) und die Stimmung besserte sich auch. Da der Wind weiterhin aus westlicher Richtung wehte, entschlossen wir uns, nun doch direkt nach Lanzarote zu segeln und auf Madeira zu verzichten. Also südwärts! Sogar Willy tauchte kurzfristig an Deck auf und begann sich wieder für ihre Umgebung zu interessieren.



### **19.10.2006, Donnerstag**

Es wurde sonnig mit weniger Wind, der Sturm war vorbei. Wir genossen das Wetter und reaktivierten unsere Kräfte. Morgens um 8:00 h auf meiner Wache mit Claus lief plötzlich die Angel aus. Ein Fisch hatte angebissen. Claus weckte Thorsten, der den Fisch auch einholen konnte. Wir sahen, dass weitere Fische der eingeholten Angel folgten, als wollten sie auch anbeißen. Daher schnell wieder rein damit und gleich wieder raus. So holten wir drei schöne



große Fische, die in bewährter Weise von Thorsten mit der Winschkurbel erschlagen, gleich ausgenommen und zerlegt wurden. Unsere erste richtige Mahlzeit an Bord war damit festgelegt. Am Nachmittag bei ruhiger See schmeckten die Fische hervorragend. Das Leben wurde wieder schön!

### **20.10.2006, Freitag**

Wie am Tag vorher ruhige See, sonnig und wenig Wind, daher fuhren wir viel unter Motor. Wir hatten Zeit zum Aufräumen, holten das alte Vorsegel aus der Kajüte und legten es an Deck ordentlich zusammen. Langsam brachten wir das Schiff wieder auf Vordermann.

### **21.10.2006, Sonnabend**

Auf dem Meer sind große Flecken von Sand zu sehen, die wir zum Teil durchfahren. Es ist Sand, der vom Afrikanischen Kontinent rübergeweht wird. Ab Vormittag sahen wir Land, Lanzerote. Abends gegen 19:00 h ankern wir endlich in der Bucht vor La Graciosa und springen als erstes in's Wasser. Das erste Bad nach einer Woche. Im Rücken haben wir Lanzerote und genießen einen wunderschönen Sonnenuntergang.



### **22.10.2006, Sonntag**

Morgens legen wir wieder ab und fahren um Lanzerote herum weiter nach Puerto Calero, Ankunft dort um 20:00 Uhr. Erstmals nach über einer Woche wieder Landgang. Wir tanken auf und lassen uns einen Liegeplatz zuweisen. Kurz nach uns kommt eine kleine französische Jacht an die Tanke. Es sind zwei Franzosen aus Toulouse, die ebenfalls am Sonntag in Gibraltar losgesegelt sind und auch nach Madeira wollten. Auch sie haben nach drei Tagen aufgegeben und den Kurs auf Lanzerote genommen. Sie berichten von den erbärmlichen ersten Tagen und das zu zweit. Wir können dies nachvollziehen.

### **23.10.2006, Montag**

Puerto Calero in der Nähe von dem bekannteren Puerto del Carmen ist ein kleiner Ort mit einem großen Hotel und der neuen Marina. Direkt an der Marina gibt es eine Reihe von Kneipen, Restaurants und Geschäften. Die Anlage ist recht hübsch, aber nach drei Tagen hatten wir die Gastronomie durch.



## 24.10.2006, Dienstag

Wir haben uns zwei Autos gemietet und sind in den Norden der Insel gefahren. Über Aricife zu den Lavagrotten „Jameos del Aqua“. Wie häufig auf Lanzarote ist hier das Schaffen von dem Maler und Architekten Cesar Manrique zu erkennen, der auf Lanzarote gelebt hat und auf den Kanarischen Inseln seine architektonischen und landschaftsgestalterischen Spuren hinterließ. Von den Grotten konnte man allerdings nur durch eine große gehen, in der die berühmten und nur dort vorkommenden Albinokrebse leben. Sie wimmelten und leuchteten im Wasser der Grotte.

Von dort fuhren wir in den Nationalpark Timafaya. Der ist wirklich ein Glanzpunkt der Insel. Hier erfährt man real, wie eine Lavalandschaft aussieht bzw. ausgesehen hat. Eine ausgebrannte, fast vegetationslose Vulkanlandschaft der Feuerberge. Ein Szenario wie auf dem Mond. Eine schnurgerade Straße führt durch diese Landschaft zu einem großen Parkplatz. Dort standen bereits mehrere Busse und zu unserem Entzücken hunderte von Kamelen. Diese trugen jeweils zwei Touristen auf einer endlos erscheinenden Reihe in einem Rundweg durch den Nationalpark. Es war ein Bild für die Götter. Die Schlange der Kamele mit sich gegenseitig fotografierenden Touristen verlor sich auf einer Seite hinter dem Hügel und auf der anderen Seite kam sie wie der Kopf der Schlange wieder zurück. Wir



haben auf dieses Vergnügen verzichtet, obwohl diese Tour landschaftlich sicher sehr, sehr reizvoll ist.

Weiter sind wir an die Nordspitze zum ebenfalls von Manrique entworfenen „Mirador del Rio“ gefahren. Einem ehemaligen Militärposten, der in ein Lokal mit Aussichtsplattform umgewandelt wurde. Von dort hatte man einen spektakulären Ausblick auf die der Nordwestküste vorgelagerten Inseln La Graciosa, Montana Clara und Alegrante hat. Das Lokal klebt wie ein Adlerhorst an den Klippen und durch große runde - ovale Fenster konnten wir direkt auf unsere Ankerbucht vom 21.10. sehen.

Kurz vor dem Mirador haben wir noch eine kleine Bucht gefunden, in der sogar ein Sandstrand war. Der Sand war aus Afrika herüber geweht worden. Auf unserer Fahrt hatten wir ja bereits ein bis zwei Tage vor unserer Ankunft riesige Sandflecken und Sandstreifen auf dem Atlantik gesehen. In der Bucht haben wir uns ein schönes erfrischendes Bad im Atlantik gegönnt. Leider ist der Grund auch dort mit Steinen übersät, so dass man vorsichtig auftreten und beim Schwimmen aufpassen musste.

Anschließend fuhren wir zur „Fundación César Manrique“ in Tahiche. Es handelt sich um das ehemalige Wohnhaus des Künstlers, eingebettet in die Lavalandschaft. Das Haus besteht aus den für Manrique typischen höhlenartigen runden und ovalen Räumen: immer wieder unterbrochen von offenen Höfen und herrlichen Ausblicken durch große Fenster. Das Haus ist eine in das Lavagestein eingebettete Anlage, die mit unterschiedlichen Ebenen die Landschaft geschickt einbezieht.

## **25.10.2006 Mittwoch**

Claus fühlte sich gestern auf der Fahrt nicht wohl. Er vermutete, dass er am Abend vorher zu scharfe Pimentos gegessen hatte. Er blieb daher lieber den Tag am Schiff und ruhte sich aus. Wir fuhren daher ohne ihn in den Süden und Westen der Insel. Erst wieder durch den Parc National del Timafaya. Dann durch Yaiza, einem völlig verbauten riesig großen Touristenzentrum, den Papagayo-Stränden und nach El Golfo. Diese angeblich smaragdgrüne Lagune war enttäuschend: ein größerer Tümpel, zu dem viele Menschen strömten, und auf den wir, vom Ort kommend, von einer großen Bergplattform hinuntersehen.

Die Papagayo-Strände in der Nähe von Playa Blanca sind mehrere kleine Buchten mit Sandstränden. Der Weg von der Straße führte über eine sehr lange Schotterstrecke, für die drei Euro Maut verlangt wurde. Im übrigen waren die Eintrittspreise zu allen Sehenswürdigkeiten spürbar: Zwischen fünf und zehn Euro wurde verlangt.

Insgesamt ist Lanzarote wohl die noch vulkanischste Insel der Kanaren mit relativ wenig Grün und ganz wenigen Sandstränden.

## **26.10.2006 Donnerstag**

Abfahrt gegen 9:00 Uhr nach Gran Canaria, Puerto de Mogan. Dort ist Marion seit Mittwoch und wartet auf die Ablösung durch Claus.

Eigentlich wollten wir östlich um Fuerteventura segeln und dann westlich nach Gran Canaria. Aber aufgrund der guten Wettervorhersage ohne stürmische Winde haben wir uns entschlossen, zwischen Lanzarote und Fuerteventura zu segeln und dann südlich nach Gran Canaria. Dort ist die See offener zum Atlantik und die Wellen sind höher, da die Abdeckung durch Fuerteventura fehlt. Aber das Wetter war o.K., wir hatten 5 bis 6 Wind-



stärken aus Richtung NW. Gutes Segelwetter. Die Wellen waren allerdings trotzdem enorm hoch. Immer wieder wurden wir hochgehoben und fielen in das nächste Wellental, am Steuer musste konzentriert gearbeitet werden.

Wir kamen mit guter Fahrt voran, wurden in der Nacht jedoch von einigen bösen Regenschauern überrascht. Während der Fahrt konnten wir auf meiner Wache mit Claus Fuerte an BB und Gran Canaria an StB sehen und der Sternenhimmel mit der Milchstraße leuchtete hell. Plötzlich wurde es dunkel. Erst verschwand der Mond, dann die Sterne und dann die Inseln. Wir bekamen plötzlich WS 8 und Regen platschte uns hart in's Gesicht. Claus am Ruder kauerte sich zusammen und hielt den Kurs einzig durch die Windanzeige. Sonst war nichts zu sehen. In den Böen war das Steuern harte Arbeit. Aber Fronten kommen und gehen und bald war es wieder in Ordnung.

## **27.10.2006 Freitag**

Gegen 10:00 Uhr liefen wir in Puerto de Mogan ein und wurden von Marion, die uns vom Frühstückstisch aus einlaufen sah, erwartet. Nach der Anmeldung beim Hafenmeister bekamen wir auch für einen Tag einen Liegeplatz. Die Facilitäten im Hafen waren

bescheiden. Daher duschten wir uns nacheinander erst einmal in dem Appartement von Marion, das Claus dann für zwei Tage bezog. Der Hafen ist relativ groß und der Ort auch mit allem ausgestattet, was Segler benötigen. Abends haben wir im Hafen eine große Fischplatte gegessen und den Crewtausch von Marion und Claus gefeiert.

### **28.10.2006 Sonnabend**

Morgens um 9:00 Uhr legen wir nach St. Sebastian auf La Gomera ab. Claus steht natürlich auf der Mole und winkt uns zum Abschied zu. Sonntag fliegt er zurück nach Hamburg.



Die Fahrt an der Südspitze von Teneriffa entlang nach La Gomera war ca. 80 sm lang. Wir wollten möglichst am nächsten Morgen bei Tageslicht in St. Sebastian einlaufen. Bei Dunkelheit in einem fremden Hafen ist es mit der Auswahl eines Liegeplatzes oftmals schwierig. Obwohl wir wegen der Böen zwischen den Inseln gerefft segelten und auch bei Flaute nur mit geringer Motorkraft liefen, kamen wir schnell voran.

### **29.10.2006 Sonntag**

Daher liefen wir schon gegen 5:00 Uhr morgens bei völliger Dunkelheit in San Sebastian ein und hatten das Glück, gleich am ersten Steg einen freien Platz zu finden. Dort konnten wir auch die nächsten Tage liegen bleiben.

Tagsüber war ausruhen, einkaufen, den Ort anschauen und Erkundigungen über die Insel einziehen angesagt.



Das Essen in einem der angeblich sehr guten Fischrestaurants am Hafen war eher bescheiden und dauerte unheimlich lange.

### **30.10.2006 Montag**

Wir hatten uns entschlossen, mit dem Linienbus eine Fahrt nach Vallehermoso zu machen. Das Wetter in San Sebastian war trüb und regnerisch. Über Serpentina und durch Tunnel führte die Straße auf 1.100 Meter und dann durch die Orte Hermingua und Agulo in den Norden. Dort war es sonnig und klar. Von Vallehermoso machten wir eine Bergwanderung (PR LG 9) in das Cumbre de Chigerè zur Ermita de Santa Clara. Die Wanderung war mit 4 Stunden ausgezeichnet und wir machten uns wegen der Dauer keine Gedanken. Der Wanderweg war allerdings teilweise ein Ziegenpfad, der in Windungen und ziemlich steil über Felsen bergauf ging. Er bot immer wieder wunderbare Ausblicke in die Täler und auf Buchten des Atlantiks.

Nach 2  $\frac{1}{2}$  Stunden hatten wir erschöpft den höchsten Punkt der Wanderung erreicht und nach einer weiteren  $\frac{1}{2}$  Stunde auch die Ermita de Santa Clara. Dort waren nur wenige Wanderer, aber ein großer Rastplatz mit Grillgelegenheiten und einer Wasserquelle. Alles sehr ordentlich und sauber, die Ermita aber leider verschlossen. Der Ausblick von dort auf die Täler und die Küste war grandios. Zurück



auf den PR LG 10 nach Vallehermoso. Die angegebenen 4 Stunden haben wir locker gebraucht. Die Angaben für die Wanderwege sind also für geübte Wanderer gedacht.

### **31.10.2006 Dienstag**

Wir mieteten einen Vento für acht Personen und fuhren in den Parque National de Garajonay. In der Nähe von El Cidro sollte es einen großen Wasserfall geben. Den fanden wir zwar nicht, aber die Fahrt durch den Wald war schön. Die Straßen waren zum Teil abenteuerliche Waldwege, schmal und steil. Weiter fuhren wir über Arure Richtung Valle Grand Rey.



Hinter Arure haben wir in der Mirador del Sotito, einem weiteren von C. Manrique in einen großen Berghang eingefügten und wunderbar gestalteten Restaurant mit herrlichem Ausblick gut gegessen. Vorbei an Bananengärten ging es zum Playa del Valley Grand Rey bzw. Playa del Iglés.



Hier war es eine ziemliche Brandung. Der Sand bestand aus schwarzem kleingeriebenen Steinen. Zum Baden musste man über große Steine klettern, das war uns wegen der Brandung aber zu gefährlich. Daher haben wir trotz des Reizes darauf verzichtet und es uns für einige Zeit nur am Strand gemütlich gemacht. Dort lagerte auch eine Gruppe offenbar deutscher „Alt-Freaks“, die Kaffee und Kuchen verkauften.

Auf der Rückfahrt, wieder über die Berge, sind wir bei Dunkelheit in Wolken und Nebel gekommen, durch den wir zum Teil kaum 10 Meter weit sehen konnten. Es war auf den Bergserpentinien schon anstrengend zu fahren und ein bisschen beängstigend.

La Gomera ist sehr schön und grün. In den Tälern gibt es Bananfelder, viele Palmen etc. Die größeren Orte liegen zumeist an der Küste und sind durch Straßen, die alle über die bis zu 1.100 Meter hohen Berge in der Inselmitte führen, verbunden.

### 01.11.2006 Mittwoch

Ruhetag in San Sebastian, aufräumen, einkaufen etc.

Vormittags wurde es plötzlich dunkel und regnete wie aus Kübeln. Die Straßen standen im Nu bis zu einem halben Meter unter Wasser. Da der Ort zum Meer hin abfällt, rann der ganze Regen in den unteren Teil der Stadt. Das Wasser konnte durch die Schutzmauer der Promenade nicht ablaufen. Die Kanalisation fasste die Wassermassen nicht und drückte die Gullydeckel hoch. Die Polizei sperrte die Straßen zum Teil ab. Einige Geschäfte liefen voll Wasser

Die Mädchen waren gerade einkaufen und warteten wohl eine Stunde im Supermarkt auf das Ende des Regens. Da er nicht aufhörte, schoben sie mit zwei Einkaufswagen durch das Wasser zum Hafen und an unser Schiff. Nass wie die Katzen waren sie. Nach dem Verstauen der Lebensmittel brachten Thorsten und ich die Einkaufswagen zurück. Zum Gaudi der Leute und zusehender Polizisten setzte Thorsten sich in einen der Einkaufswagen - gerade noch in trockener Höhe - und ich schob ihn über den Marktplatz. Dabei entdeckte uns Guido, der sich auf Stühle unter der Markise eines Lokals gerettet hatte und seelenruhig seine Zeitung las. Er bewegte sich dann auf zwei Stühlen wie auf Stelzen vorwärts. Der „Goretti-Stuhlgang“ war geboren. Nach drei Stunden war der Regen vorbei und das Wasser wieder weitgehend abgelaufen.



### 02.11.2006 Donnerstag

Am Nachmittag sind wir wieder Richtung Puerto de Mogan ausgelaufen. An der West- und Südseite Teneriffas entlang mit Blick auf den mit 3.717 m höchsten Berg Spaniens, den Pico del Teide.



### 03.11.2006 Freitag

Vormittags in Puerto de Mogan angekommen und mit Glück und guten Kontakten wieder unseren Liegeplatz im Hafen erhalten. Mehrere Yachten mussten in der Bucht vor dem Hafen ankern.

Abends kam Leo vom Flughafen, so wurde das Schiff voll.

### 04.11.2006 Sonnabend

Schiff aufräumen und klar machen. Willy, Thorsten, Kerstin, Marion und Guido mussten am nächsten Morgen um 6:00 h zum Flughafen. Abends haben wir im Hafen noch einmal gemeinsam eine Fischplatte gegessen und Abschied gefeiert.

## **05.11.2006 Sonntag**

Um 6:00 Uhr Abschied von Willy, Kerstin, Marion, Thorsten und Guido genommen, die mit einer Taxe zum Flughafen fahren.

Jetzt begann der zweite Teil meines Törns. Erst einmal allein mit Leo.

|                         |                           |                       |
|-------------------------|---------------------------|-----------------------|
| <b><u>Die Crew:</u></b> | Thorsten Stahmer, Skipper | 13.10. bis 05.11.2006 |
|                         | Guido Goretti             | 13.10. bis 05.11.2006 |
|                         | Claus Hegenbarth          | 13.10. bis 27.10.2006 |
|                         | Hans-Lüder Hilken         | 13.10. bis 05.11.2006 |
|                         | Marion Hundsdörffer       | 28.10. bis 05.11.2006 |
|                         | Kerstin Stahmer           | 13.10. bis 05.11.2006 |
|                         | Kerstin Tröger            | 13.10. bis 05.11.2006 |

## **Die Jacht:**



## 06.11.2006 Montag

Thorsten hatte für den 6.11. einen Termin für den Travellift vereinbart, damit die Jacht aus dem Wasser konnte. Am Land sollte das Unterwasserschiff geschliffen und gemahlt werden. Der Travellift gehörte der Fischereigenossenschaft, auf deren Gelände am Hafen die CHERI auch stehen sollte. Pünktlich um 9:00 h waren wir im Fischerei-Office, um den Termin für das Liften zu erfahren. Es war jedoch niemand dort. Da alle Fischer nur Spanisch sprachen, war eine Verständigung sehr schwierig. Wir erfuhren jedoch, das „Miguel“ krank ist und vermutlich um 11:00 h kommen würde. Um 11:00 h waren wir demnach wieder dort, aber kein Miguel zu sehen. Mit Hilfe der Dame beim Hafenmeister konnten wir telefonisch Kontakt aufnehmen und erfuhren, dass Miguel um 14:00 h kommen sollte. Inzwischen hatten wir Kontakt zu anderen Jachtys, die auf dem Gelände waren und an ihren Booten arbeiteten, aufgenommen. U.a. auch einem Holländer, Jan, der bei den Booten half, aber auch im CASABLANCA, einer Hafenkneipe, kellnerte. Den hatten wir am Abend vorher dort schon kennen gelernt. Jan erzählte, dass ca. um 16:00 h eine Jacht in's Wasser gelassen wird. Das sollte dann wohl unser Platz werden. Um 14:00 h war Miguel wieder nicht da. Durch die Hafenmeisterin haben wir erneut telefonischen Kontakt aufgenommen. Nun wurde uns 16:00 h als Termin genannt. So sind wir den ganzen Tag herumgelaufen, obwohl offenbar schon klar war, dass wir erst nach 16:00 h aus dem Wasser kommen.

Unseren Liegeplatz am Steg mussten wir inzwischen mit Zähnen und Klauen verteidigen, da er bereits wieder vergeben war und der andere Skipper seine Jacht dorthin legen wollte. Wir schalteten auf Stur und ignorierten ihn.

Um 15:30 h kam Bewegung in den Travellift und er hob tatsächlich ein Boot hoch und brachte es zu Wasser. Leo wartete auf unserem Boot auf mein Zeichen. Inzwischen war eine andere SWAN zum Travellift gefahren, wurde an Land gehoben und auf „unseren“ Platz gestellt. Ich hatte große Mühe, den nur spanisch sprechenden Fahrer des Travelliftes und dem anwesenden Leiter der Genossenschaft klarzumachen, dass wir auch eine Zusage zum Liften hatten. Erst nachdem der Chef telefonisch mit Miguel gesprochen und mit dann das Handy gegeben hatte, konnte ich klarmachen, dass unsere Zusage bereits älter war als die Zusage der anderen SWAN. Welch Glück, sonst wären wir wohl in der Woche nicht aus dem Wasser gekommen. So mussten alle noch einmal ran und um 19:00 h sollte es dann für uns losgehen. Ich lief zu Leo auf's Schiff, damit wir beide in das kleine Becken zum Liften einlaufen konnten. Wir hatten das Achterstag gelöst und wollten rückwärts einlaufen. Da die Trageriemen des Travelliftes beim Einfahren noch nicht vollkommen unter Wasser waren, musste Leo noch einmal vorwärts fahren. Hierbei hat sich offenbar eine Schelle am Schaltgestänge gelöst, so dass der Gang nicht mehr zu schalten war. Als Leo die Jacht aufstoppen und rückwärts in das Becken fahren wollte, fuhren wir mit Schwung vorwärts, auf die vor der Hafenummauer liegenden Fischerboote zu. Bevor Leo realisierte, dass der Gang defekt war, gab er nochmals kräftig Gas. Die Jacht beschleunigte weiter, schob die Fischerboote zur Seite und krachte mit ca. 4 Knoten gegen die Hafenummauer. Die Zuschauer an Land hatten ihre Freude. Ich war auf dem Vorschiff, sah das Unglück kommen und konnte mich gerade noch festhalten. Leo flitzte nach unten und sicherte die Schelle, so dass wir wieder ordentlich schalten fahren konnten und fuhr in den Travellift. Wir wurden auf unseren Platz gestellt und konnten uns den Schaden ansehen.

Der Bugkorb war völlig verbogen, der Bugbeschlag ebenfalls und der Anker war aus der Halterung gerissen. Teile davon konnten wir später noch aus dem Hafenbecken fischen. An der Rollfockanlage war die Schiene in der Rolle gebrochen. Wir sahen die weitere Reise schon in's Wasser fallen. Der Jachtrumpf hatte allerdings nichts abbekommen, da alle Kraft durch den Bugkorb, den Bugbeschlag und den Anker aufgefangen wurde und wir auch direkt in eine kleine Einbuchtung der Hafenmauer gefahren waren.

Glück im Unglück. Auf dem Gelände hatte ein deutscher Bootsbauer, Peter, eine kleine Werkstatt. Er kam uns sofort zur Hilfe, unterstützte uns in der Kommunikation mit den Spaniern und besah sich den Schaden. Seiner Meinung nach konnte er uns einen neuen Bugkorb biegen und auch den Bugbeschlag, obwohl aus dickem VA-Stahl, wieder richten. Er wolle es einmal überlegen.

Am nächsten Tag sagte er uns zu, dass er den Bugkorb erneuern und den Bugbeschlag wieder richten könne. Wir erkundigten uns über ihn und erhielten nur gute Auskünfte. So waren wir wieder etwas zuversichtlicher.

Leo hatte inzwischen Ronni gebeichtet, der aber den gesamten Schaden wohl nicht richtig einschätzte. Leo baute den Bugbeschlag ab. Dazu musste er in den Ankerkasten und vorher die Winsch und alles ausbauen. In dem kleinen Kasten verbrachte er Stunden um die Schrauben von dem Bugbeschlag zu lösen bzw. rauszubohren. Z.T. musste er im Kasten schweißen, um die Schrauben rauszubekommen. Eine unglaubliche Leistung; aber das schlechte Gewissen trieb ihn an.

So wurde unser Aufenthalt an Land länger und sehr viel arbeitsreicher als vorgesehen. Das Abschleifen des Unterwasserschiffes gab ich nach einer Stunde auf, da der herabkommende Staub zu groß war. Nach Rücksprache mit Ronni beauftragten wir einen Maler mit den Arbeiten schleifen und drei Mal streichen. Durch die inzwischen guten Kontakte zu Peter, einem anderen deutschen Mechaniker, Alois, der bereits neun Jahre auf dem Gelände lebte und arbeitete sowie Sigggi, dem Trans Ocean Stützpunktleiter und Inhaber der Bars CASAV` BLANCA am Hafen und FERRARI BAR in der Altstadt bekamen wir alle notwendigen Informationen und Hilfen. Dies musste natürlich durch abendliche Besuche in den Kneipen untermauert werden.

Am 11.11. kam Helmar zur Unterstützung. Wir arbeiteten von morgens bis abends durch, gingen abends essen und ein paar Bierchen trinken. Bald kannten wir die Kneipen und Restaurants und die uns, zumal sich unser krachender Auftritt schnell rumgesprungen hatte.