

Reisebericht Rund um den Atlantik: Etappe 1

- **Route** : Sant Carles de la Rapita – La Linea (Gibraltar)
- **Distanz** : 500 Seemeilen (926 Kilometer)
- **Dauer** : 1.9.2011 – 26.9.2011 (25 Tage)



Die Seekarten vom Mittelmeer sind weggestaut, neu liegt vor uns die Karte der Strasse von Gibraltar sowie die der Südatlantikküsten Spaniens und Portugals. Doch bevor wir in die Weite des Atlantiks eintauchen, gilt es noch den Kampf mit der Strömung, der Tide und den starken Winden (vorzugsweise Levante = Ostwind) aufzunehmen, um die Strasse von Gibraltar zu durchfahren. Um den möglichst optimalen Zeitpunkt zu erwischen verbringen wir noch ein paar Tage in der neuen Marina von „La Linea“, etwa 100 Meter vor *Gibraltar*. Hier können wir in Ruhe auf die erste Etappe unserer Reise zurückzublicken.

Offiziell hat unsere Reise am 1. September begonnen doch in der Realität waren die letzten Monate geprägt von diversen Arbeiten rund um Dschinni und den nicht zu unterschätzenden Planungsarbeiten für eine so lange Segelreise. Ganz am Schluss stand noch das Verabschieden von Freunden, Kollegen und der Familie an. Leider reichte die Zeit bei Weitem nicht aus um allen persönlich „auf Wiedersehen“ zu sagen. Dies möchten wir hiermit ganz herzlich mit einem „Adieu“ nachholen.

Bevor wir endgültig die Leinen lösen konnten, mussten noch einige Arbeiten in *Sant Carles* erledigt werden. Zum Beispiel stand ein etwas größerer Einkauf von Lebensmitteln an, und die mit DHL versendeten (Winter-) Kleider mussten irgendwie verstaut werden. Zu guter Letzt wollten wir noch unser Dinghi an Deck hieven und für die Reise festzurren. Der Schock war gross als wir das Teil hochhoben, uns traf fast der Schlag! Der Bewuchs von Muscheln und Algen der übelsten Sorte innerhalb von nur vier Wochen hat unserem schönen Dinghi arg zugesetzt. Mit Schaber und Bürste versuchten wir das Schlimmste so gut wie möglich zu bereinigen. Das Ergebnis ist akzeptabel doch die Spuren werden bestimmt lebenslänglich sichtbar bleiben. Leider machte uns auch unser Kühlschrank immer noch Sorgen. Während unserer Abwesenheit hat ein Mechaniker den Thermostat ausgetauscht aber vergessen die Kühlflüssigkeit einzufüllen. Wie wir erst Tage später bemerkten hatte der Mecanico ausserdem ein Thermostat für Gefrierboxen und nicht für Kühlschränke eingebaut. Dies hatte zur Folge dass wir die Temperatur gar nicht regeln konnten. Einfach gesagt, er kühlte 24h am Tag maximal und gab auch wenig vertrauenerweckende Geräusche von sich. Zum Glück konnten wir mit Hilfe der gesamten zur Verfügung stehenden Spanischkenntnisse den Mechaniker doch noch überreden Kühlflüssigkeit nachzufüllen und ihm erst noch zu seiner guten Arbeit gratulieren. Die geplante Abreise kam unaufhaltsam näher, darum beschlossen wir das leidige Thema erst mal ruhen zu lassen und den Kühlschrank quasi im Handbetrieb in regelmässigen Abständen ein- bzw. auszuschalten.

Und dann war es soweit. Früh am Morgen des 1. September wurden die fest installierten Leinen gelöst und wir tuckerten aus der schon fast heimisch gewordenen Marina hinaus. Der erste Schlag war nicht lang, gerade 3 sm notierten wir in unserem Logbuch als wir den Anker zum ersten Mal fallen liessen. In der Lagune vis à vis *Sant Carles* genossen wir unser erstes Frühstück dieser Reise. Der Rest des Tages wurde mit Schwimmen, „Sünnele“ und sonstigem Nichtstun verbracht. Wir wollten uns die ersten Tage langsam an das Leben an Bord gewöhnen, denn wir hatten ja keine Eile.



Blauäugig starteten wir am nächsten Tag Richtung das nicht allzu weit entfernte *Las Fuentes*. Mit dem vorhergesagten Westwind der Stärke 2-3 sollte die Ankerbucht gleich hinter dem Hafen einen guten Ankerplatz bieten. Aber schon während dem Tag kam der Wind mehrheitlich aus Südosten und je länger wir unterwegs waren, desto stärker blies der Wind. Nach 35 sm (= ca. 7 Std) in *Las Fuentes* angekommen, hielt uns Windstärke 5 und eine übel heranrollende Welle aus Südosten nicht davon ab den Anker fallen zu lassen.

In der Hoffnung der Wind liesse nach oder drehe wie angekündigt auf West, genehmigten wir uns einen Anlegerschluck und warteten geduldig ab. Als aber nach über einer Stunde der Wind tendenziell weiter zunahm, und das Rollen nicht mehr auszuhalten war, musste eine andere Lösung für die Übernachtung gefunden werden. So lichteten wir den Anker und näherten uns zu fortgeschrittener Stunde der zweifelhaft aussehenden Hafeneinfahrt. Als wir diese sahen musste diese Möglichkeit sogleich wieder fallen gelassen werden. Das Wasser kochte regelrecht in der Einfahrt und auch in dem relativ kleinen Hafenbecken stand eine garstige Welle. Was nun tun in dieser unangenehmen Situation? Um in den nächsten sichereren Hafen zu gelangen, müssten wir mehrere Stunden gegen Wind und Welle motoren. Und die Dämmerung setzte auch schon ein. Trotzdem haben wir es versucht, etwa eine Stunde lang, dann mussten wir uns eingestehen dass ein Vorankommen so fast nicht vernünftig zu schaffen ist. Alternativen gab es eigentlich keine, und verflucht nochmal, wir wollten nicht wieder zurück nach *Sant Carles* (das wäre mit Rückenwind noch erträglich gewesen, aber hätte ebenfalls Stunden gedauert) Leider gibt es an dieser Küste so gut wie keine geschützten Ankerbuchten.



Trotzdem haben wir als letzte Möglichkeit ein Plätzchen bei *Peniscola* ins Auge gefasst. Also wendeten wir und kämpften uns die halbe Strecke zurück. Und tatsächlich, bei *Peniscola* unterhalb des „Papa Luna“ konnten wir uns um Mitternacht einigermaßen vor Wind und Welle verstecken und uns zu unserer Nachtruhe begeben, vermeintlich... Wie gesagt, auch dieser Ankerplatz war relativ ungeschützt, und unter Deck wurden wir so durchgerüttelt, dass wir kurzerhand die Duvets schnappten und ins Cockpit umzogen. Dabei wurden wir von einer spanischen Sängerin, die in einem der Strandlokale bis morgens um 02:00 Uhr ein Konzert gab, in den Schlaf gesungen. Aber die Skyline war

fantastisch!

Durchgeschüttelt und mit dem Gefühl eines Jetlags zog es uns am nächsten Morgen weiter der Küste entlang nach Südwesten. Wie das Ziel auch immer heissen soll, wir waren uns sofort einig dass es eine Marina sein muss um unseren fehlenden Schlaf nachzuholen. Während wir gemütlich der Küste entlang motorten, bemerkten wir auf einmal, dass ein grösseres Motorboot mit hoher Geschwindigkeit auf uns zu hielt. Beim näher kommen konnten wir das Boot als die „Adouana“, ein Zollboot identifizieren. Mit einem Abstand von etwa 5 Metern zu uns grüsste uns die 4 köpfige Besatzung freundlich. Wir wurden in Augenschein genommen und gefragt woher wir kommen und wie es weiter gehen soll. Allem Anschein nach waren wir glaubwürdig, denn kurze Zeit später drehten Sie wieder ab und brausten weiter auf das Meer hinaus. Wenige Stunden später liefen wir in die Marina von *Burriana* ein. Als einzige Gastyacht konnten wir vor der Capitania festmachen und die Sonne geniessen. Bald realisierten wir aber, dass sich neben dem Marinagebäude auch noch ein Restaurant mit Nachtclub befand. Alles halb so wild dachten wir. Als aber um 21:00 Uhr die etwa 200 köpfige Hochzeitsgesellschaft eintraf war uns klar: auch heute gibt es keine entspannte Nacht. Tja, um 05:00 Uhr war dann Schluss der Veranstaltung und der DJ begab sich zur Nachtruhe und auch wir konnten endlich noch ein paar Stunden Schlaf geniessen.

Auf der Weiterfahrt nach *Valencia* herrschte anfänglich ziemliche Flaute und wir wollten die Arbeit des Rudergehens unserem elektrischen Steuerknecht, dem Autopiloten überlassen. Er verursachte in der Vergangenheit immer wieder Probleme indem er sich mit der Meldung „No Link“ bemerkbar machte, und ab diesem Zeitpunkt nur noch im Kreis fuhr. Besonders unter Segeln ist dies gar kein erfreuliches Manöver. Thomas, der mittlerweile zum Bordelektriker mutiert ist, hat deswegen den Autopiloten aus dem gesamten Seotalk Datenbus entfernt und eine separate Leitung gezogen. Doch dies nutzte heute auch nichts und uns blieb nichts anders übrig als Stunden von Hand zu steuern. Der Skipper war deswegen recht griesgrämig denn er hatte in der Vergangenheit schon so manche Idee zur Verbesserung des Autopiloten ausstudiert und erfolglos umgesetzt. Zum Glück kam doch noch Wind auf was für allgemeine Entspannung sorgte.

Bei so einer herrlichen Brise und dem Sonnenschein war nun der Zeitpunkt gekommen die Windfahnensteuerung (auch ein Autopilot, aber mit Wind, erst im August montiert) einzuweihen. Wie gut das Produkt auch sein mag (vom Preis wollen wir lieber nicht reden), die Bedienungsanleitung gehört eher zu den Schwachpunkten. Nicht dass sie ungenau wäre, nein im Gegenteil; das Dokument ist so detailliert dass die wesentlichen Punkte fast übersehen werden. Also, der Kurs lag an, die Segel waren getrimmt und das eigentliche Ruder festgestellt als wir die Windfahne aktivierten. Und siehe da, wir segelten wie auf Schienen gerade aus! Endlich mal ein richtig tolles Erfolgserlebnis! Ohne Strom und ohne Geräusche zogen wir wie von Geisterhand gesteuert über das Meer.



Es war ganz lustig den Bewegungen der Windfahne zuzusehen und zu verfolgen wie sie sich in alle Richtungen verbog um das Ruder entsprechend zu bewegen. Allerdings kam es uns so vor, als rührte sich das Ruder wirklich kein bisschen. Dies bewahrheitete sich definitiv als wir versuchten den Kurs zu verändern. Wir zogen an den Steuerungsleinen und drehten die Windfahne quer zum Wind, aber nichts geschah. Dschinni zog unbeirrt gerade aus. Also nochmals die Betriebsanleitung durchlesen und versuchen sich aufs Wesentliche zu konzentrieren. Und siehe da, der „Rudder Lock Pin“ sollte auch noch entfernt werden. Wie der Name schon suggeriert, war das Ruder die gesamte Zeit fest blockiert und wir segelten nur gerade aus weil das Boot optimal getrimmt war (ein Lob an die Crew). Also Rudder Lock Pin raus und sofort begann unsere Windfahne inklusive Ruder zu arbeiten. So konnte der Test grundsätzlich als Erfolg gefeiert werden, wenn auch noch an dem Vertrauen in das Teil sowie an der Feinjustierung gearbeitet werden muss.

Vor *Valencia* pustete der Wind noch mal ganz schön kräftig, Dschinni legte sich heftig auf die Seite und beschleunigte noch mal so richtig. Uns kam es vor als wüsste auch sie, dass wir uns nun im ehemaligen „Alinghi“ Segelrevier befanden. Standesgemäss steuerten wir somit auch die Americas Cup Marina von *Valencia* an. Da es nun endlich aussah, als könne man sich in Ruhe entspannen buchten wir gleich zwei Tage. *Valencia* selber kannten wir schon und so blieb ein Besuch der Altstadt aus und wir begnügten uns mit kleineren Arbeiten rund um das Boot. Zu erwähnen wäre hier der Versuch unser erstes Brot an Bord zu backen. Grundsätzlich eine einfache aber doch recht zeitaufwendige Arbeit. Der Teig wollte trotz 30 Grad unter Deck nicht aufgehen und auch das Endprodukt erinnerte von der Konsistenz her eher an ein Walliser- als dem gewünschten Zwirbelbrot. Geschmacklich gab es aber nichts auszusetzten und auch die Haltbarkeit war hervorragend.



Trotz nicht allzu guten Windbedingungen zog es uns weiter. Wir hofften mit der Umrundung des Cabo Nao einen etwas besseren Segelwind zu bekommen. Leider traf dies nur beschränkt zu und auch an diesem Tag brachte uns zum grössten Teil der Motor bis in die Ankerbucht von *Moraira*. Hier erneuerten wir mit Hilfe unseres Dinghis wieder die Vorräte. Dies war auch notwendig, denn wir planten ab *Moreira* ziemlich zügig bis nach *Almerimar* durchzusegeln/motoren. Doch zuerst genossen wir die schöne Ankerbucht während 2 Tagen. Und weiter ging es... anfänglich kreuzten wir ziemlich motiviert gegen den Wind an, doch als wir nach 5 Stunden immer noch die beste

Aussicht auf den Peñon de Ifach bei *Calpe* hatten (genau so wie wir ihn schon beim Start sahen) und der Wind auch immer mehr einschlof, entschlossen wir uns um 23:00 Uhr die Segel zu bergen und mit dem Wind aus dem Tank weiterzufahren. Im 2 Stunden Rhythmus lösten wir uns gegenseitig bei der Nachtwache ab.

Die Gefahr des Einschlafens bestand aber keineswegs: zum Einen weil leidigerweise die ganze Zeit von Hand gesteuert werden musste und andererseits weil die Berufsschiffahrt in dieser Gegend recht aktiv ist. Herrschte während dem Tage eine Temperatur um 30 Grad, so mussten wir uns in der Nacht dann doch entschieden wärmer anziehen. Am Morgen kurz nach Sonnenaufgang rundeten wir das Cabo Palos, doch der Wind liess weiterhin auf sich warten. Dafür begrüßte uns eine Delfinfamilie die Dschinni für ein paar Minuten in deren Mitte aufnahm. Kurz vor *Aguilas* nach 26 Stunden Fahrt und 160 sm liessen wir den Anker am Monte Cope fallen.

Nach einer kurzen Abkühlung im Meer war der Skipper dann wieder einmal motiviert das Problem mit dem Autopiloten endgültig zu finden und zu beheben. Thomas hat nochmal sämtliche Kontakte überprüft und wo

möglich ausgemessen, doch es schien als wäre alles so wie es sein sollte. Einzig zwei Kabel konnten noch ein wenig tiefer in den Kurscomputer hinein gesteckt werden. Ob das nun die Lösung war?

Nun, auf der nächsten Etappe bis zum Cabo de Gata hatten wir ausreichend Gelegenheit um den Burschen zu testen. Und siehe da, den ganzen Tag steuerte uns unser Autopilot zuverlässig auf die nächste Ankerbucht zu. Super, ein weiterer wesentlicher Punkt auf unserer „To-do Liste“ konnte abgehakt werden! Eine Begegnung mit einem ganz anderen Wesen hatten wir an diesem Tag aber auch noch. Zuerst dachten wir es sei ein weiterer Delfin der parallel zu uns ganz nah an der Küste schwimmt. Doch dann bemerkten wir, dass beim Auftauchen Wasser aus dem Hinterkopf schießt. Daher mussten wir annehmen, dass wir unseren ersten Wal gesichtet haben. Oder welches andere Meeressäugtier sonst speit das Wasser auf die gleiche Art und Weise aus?

Je weiter südlich wir gelangten, desto karger wurde die Landschaft. Waren in Katalonien noch ganze Wälder und saftige Wiesen sichtbar, so ist es hier nur noch Buschwerk und vereinzelt ein markanter Baum der die Landschaft prägt. Ein neues Element kam in der Landschaft hinzu als wir die Region von *Almeria* ansteuerten. Plastiktreibhäuser sind bis weit ins Hinterland zu sehen, denn hier wird ein Grossteil des europäischen Gemüses angebaut. Für uns war dieser Anblick nichts Neues, denn vor etwas mehr als 3 Jahren haben wir unsere heutige Dschinni in *Almerimar* gefunden. Somit war diese Etappe in gewisser Weise ein „Coming Home“ für alle Beteiligten. Entsprechend feierten wir das Wiedersehen mit Zoe und Jörg, den beiden Verkäufern von Yes Yachting ein wenig. Hier im Hafen gab es dann auch wieder eine Gelegenheit sich dem Thema Kühlschrank zu widmen. Ihr erinnert euch, das Gerät musste manuell bedient werden. Und wehe wir vergessen während dem Segeln das Ausschalten... schwupps ist die Batterie entladen weil der Kühlschrank soviel Saft braucht. Das dauernde Ein- und Ausschalten konnte also nicht die Lösung sein. Kurzerhand wurde der alte Thermostat wieder eingebaut. Allerdings musste Thomas im Internet die Anschlusstechnik recherchieren, denn 2 Kabel und vier Stecker bedürfen einer Erklärung. Gesagt, getan... und das Teil funktionierte wieder!



In *Almerimar* sichteten wir auch die ersten Schiffe die ebenfalls mit der ARC (Atlantic Rally for Cruisers) von *Las Palmas* nach *St. Lucia* segeln werden. Erkennen kann man diese Boote daran, dass sie an der Backbord Saling die offizielle ARC 2011 Flagge führen. Unsere Flagge liegt immer noch ordentlich gerollt in der Kabine. Wir haben es bis jetzt noch nicht geschafft die fehlende Leine zum Hissen der Flagge in die Backbord Saling einzuziehen. Der kleine Apéro mit den Brokern von Dschinni bescherte uns die neusten wichtigen und unwichtigen Neuigkeiten der letzten zwei Jahren. Nicht ganz unwichtig war sicherlich die Info, dass der neue Hafen „La Linea“, direkt neben *Gibraltar* nun in Betrieb ist. Das lag aber noch in weiter Ferne, denn wir hatten noch einen Termin im weiter südlich gelegenen *Benalmadena* kurz nach *Malaga*. Nicht weil uns dieser Ort besonders gut gefiel, sondern weil wir noch ein paar Arbeiten von einem Segelmacher ausführen liessen.

Wir nutzten die Gelegenheit um in dieser Zeit das Hinterland von Andalusien und *Malaga* zu erkunden. Sehr gut gefiel uns der Naturpark „El Torcal de Antequera“ den wir durchwandert haben. Bei dem bizarren Felslabyrinth auf über 1000 m.ü.M handelt es sich um ein Kalkplateau aus dem in den vergangenen 1000 Jahren die Witterung die unterschiedlichsten Gesteinsformationen herausgearbeitet hat.



Später in *Malaga* konnten wir von der Alcazaba (Maurische Herrscherresidenz) über die gesamte Stadt und die Umgebung blicken, und anschliessend bei einem Bummel durch die Altstadt ein verdientes Tapa geniessen.

Als nach eineinhalb Wochen endlich unser Sturmsegel, die neue Sprayhood und das Lazybag fertig waren, gab es für uns keinen Grund mehr länger in *Benalmadena* zu bleiben. Uns zog es weiter Richtung *Gibraltar*. Geplant waren die ca. 50 sm in zwei Etappen zu segeln. Das erste Ziel sollte *Estepona* sein, danach planten wir direkt nach „Gib“ zu segeln. Der achterliche Wind brachte uns vorwärts doch so richtig Speed kam nicht auf. Darum, und weil auch die Wellen moderat in der Höhe waren, entschieden wir uns nach einigem „Hin und Her“ für eine Premiere der besonderen Art: mutig wurde der Blister an Deck geholt und zum allerersten Mal hochgezogen. In der Tat wurde das Leichtwindsegel noch nie vorher benutzt. Der Voreigner von Dschinni hatte das Segel speziell anfertigen lassen, doch als wir es damals das erste Mal auspackten, lag es noch original gefaltet im Segelsack. Wieso wir wissen dass es eine Spezialanfertigung ist?

Nun, man kann Blister quasi ab „Stange“ kaufen, doch ein blauer Blister mit einem gelben Säbel drauf, ist definitiv nicht im Handel erhältlich. Nachdem wir den Blister im Bergeschlauch hochgezogen und alle Schoten klariert haben, liess sich das „Wunder“ entfalten. Die „grosse blaue Blase“ mit dem gelben Säbel pustete sich stolz auf und zog uns zackig vorwärts. Für alle die sich nun fragen wieso sich jemand ein Säbelmotiv auf ein Segel nähen lässt: wir können die Antwort auch nur erahnen, aber das Boot hiess früher „Corsair“ da macht ein Säbel natürlich Sinn. Aber auch bei den Dschinns (Flaschengeister die Wünsche erfüllen) sind Säbel sehr populär, und so passt es wieder!

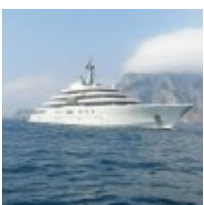
So segeln wir also gemütlich dahin als der Blick wie zufällig zum Heck geht. Da entdeckt Patrizia etwas Eigenartiges dass sich irgendwie an unser Heck gehängt hat. Beim näheren Hinschauen erkannten wir einen länglichen grösseren Fisch der sich auf der Steuerbordseite nachziehen liess. Wir versuchten ihn mit dem Bootshaken zu befreien, aber zu unserer grossen Verwunderung verschwand er kurz und kam auf der Backbordseite wieder hervor als hätte er sich festgebissen. So ging das Spiel weiter bis er nicht mehr sichtbar war, aber immer noch irgendwie am Heck klebte. Was mit ihm geschehen ist wissen wir bis heute nicht. Patrizia meint dazu: diese Story bietet Stoff für Thriller im Stile von Frank Schätzing's „Der Schwarm“... gruselig!



Trotz Blister lag *Estepona* nicht mehr auf direktem Kurs, was zur Überlegung führte weiter bis nach *Gibraltar* zu segeln. Weil die Ansteuerung von Gib bei Nacht aber nicht unbedingt unser Ding war, entschlossen wir uns für eine kleine und im Nachhinein absolut unruhige Ankerbucht kurz vor der Marina Sotogrande. Wieviel Schlaf wir im gesamten effektiv in dieser Nacht genossen, mochten wir lieber nicht zusammenzählen. Schätzungen liegen zwischen einer bis max. zwei Stunden, wobei sich Thomas in die Achterkoje verzogen hat, und ich mich quer in die Vorkoje legte um das Rollen etwas abzufedern. Grundsätzlich ist anzumerken, dass gute und ruhige Ankerplätze an der spanischen Mittelmeerküste ziemlich rar sind, vor allem wenn sie Schutz vor südlichen und östlichen Winden bieten sollen. Wir wissen das, trotzdem nehmen wir die Unannehmlichkeiten in Kauf um den meist lauten Marinas zu entkommen, oder aber die Reiseetappen etwas zu verkürzen.

Auf der letzten Etappe nach *Gibraltar* war uns theoretisch ein herrlicher Halbwindkurs vergönnt. Theoretisch daher, weil neben der Natur auch der Mensch, oder vielmehr die Fischer grossen Einfluss auf den Kursverlauf haben. Wir segelten fröhlich gen Westen, als wir plötzlich ein dauerndes Pfeifen hörten. Was war denn jetzt schon wieder los! Schon wieder ein technisches Gerät das den Geist aufgibt? Doch wir bemerkten weiter entfernt ein Fischerboot auf dem jemand irgendwelche Handbewegungen machte. Gilt das uns? Ziemlich verunsichert haben wir das Boot mit dem Seeglas beobachtet, aber die Bewegungen des Fischers als Arbeiten am Netz eingestuft.

Ein Fehler! Wenige Minuten später rumpelte es unter unserem Boot als wären wir auf Grund gelaufen. Ein Rundumblick nach dem ersten Schock zeigt uns dass wir soeben ein an der Oberfläche gespanntes Netz überfahren haben. Zum Glück konnten wir weder einen Schaden am Boot noch am Netz feststellen. Von irgendwelchen Markierungsbojen keine Spur, dafür hörte das Pfeifen auf... aha... Kaum hatten wir uns von dem Schreck erholt kamen bereits die nächsten Fischer in Sicht. Diese hatten aber Blinklichter aktiviert und wiesen uns mit hektischen Handzeichen auf ihre Netze hin. Doch auch diese waren nur am Anfang und Ende mit ein paar mickrigen kaum sichtbaren Bojen markiert, nicht gerade viel für ein ca. 500 Meter langes Netz! Dafür hat uns der Fischer freundlicherweise bis ans Ende eskortiert. Dies wohl weil er gehört hat das ein paar Rowdys aus der Schweiz Netze überfahren. Das Spielchen hat sich ein paar Mal wiederholt und weil wir nun Zickzack segeln mussten um allen Netzen auszuweichen, war bald unser schöner Halbwindkurs im Eimer.



Schliesslich schoben wir uns auf achterlichem Kurs durch die imposanten auf Reede liegenden Frachtschiffe vor *Gibraltar*. Es gab aber nicht nur Frachtschiffe und Tanker zu bestaunen, sondern auch die gemäss Internet grösste Motoryacht der Welt, die „Eclipse“ lag da vor Anker. Wem die „Eclipse“ gehört? Nun unsere Vermutung wurde später durch das Internet bestätigt: der Eigentümer ist niemand Geringeres als der superreiche Roman Abramowitsch.

Unbeeindruckt davon näherten wir uns dem Leuchtturm „Europa Point“. Ziel war die neue Marina in *La Linea* gleich neben dem Flughafen auf spanischem Boden. Der imposante Fels von *Gibraltar* hüllte sich die ganze Zeit in eine Wolke was Thomas dazu veranlasste folgende Bauernregel zum Besten zu geben: „Hat der Niesen einen Hut, wird das Wetter gut“, oder frei ins Englische übersetzt: „Has the Rock a hat, is the weather not so bad“.

Doch ganz so einfach war es dann doch nicht den Affenfelsen zu runden. Üble Fallwinde von bis zu 20 Knoten die urplötzlich auftraten beutelten Dschinni, dazwischen flaute der Wind auf fast Null Knoten ab oder drehte sich in alle (un)möglichen Richtungen. Auch das Wasser fing auf einmal an zu kochen, dies strichweise, es sah aus als wäre ein riesiger Schwarm Piranhas am Verspeisen von irgend einem Getier. Ein ganz merkwürdiges Phänomen das auch ganz plötzlich wieder verschwand als wäre nichts geschehen.



Nach über 500 zurückgelegten Seemeilen seit *Sant Carles* haben wir nun hier in der Marina von *La Linea* festgemacht. Eine erste Etappe ist beendet, nun gilt es die Nächste zu planen. Was uns auf unserer Reise zu den Kanarischen Inseln alles erwartet wissen wir natürlich noch nicht, doch Folgendes sei schon mal verraten: sobald die Bedingungen zum Durchfahren der Strasse von Gibraltar gut genug sind, geht es weiter bis *Cadiz* und von dort an die Küste Portugals. An der Algarve wäre dann für ein paar Tage gemütliches Daysailing angesagt. Danach folgt wohl ein etwa drei-tägiger Schlag zum Madeira Archipel, und anschliessend zieht es uns weiter zu den Kanaren. Was wir auf dieser Etappe alles erleben und ob auch alles so kommt wie geplant, könnt ihr in unserem nächsten Bericht erfahren.

Hasta la proxima

Patrizia + Thomas