

Reisebericht Rund um den Atlantik: Etappe 2

- **Route : Gibraltar – Gran Canaria**
- **Distanz : 1062 Seemeilen (1966 Kilometer)**
- **Dauer : 03.10.2011 – 03.11.2011 (30 Tage)**



Gibraltar – Cadiz – Algarve – Madeira – Gran Canaria. Fünf Destinationen die in fast jedem Kreuzfahrtsprospekt zu finden sind. Doch diese Stationen, und noch einige mehr stehen nicht irgendwo, sondern in unserem Logbuch der zweiten Etappe. Dass das Leben auf unserer Dschinni nicht immer so luxuriös wie auf der Queen Mary 2 war (die haben wir übrigens auf Las Palmas angetroffen), und was wir sonst noch während den rund 1062 sm in den vergangenen 30 Tagen Spannendes erlebt, erlernt, erfahren und entdeckt haben, möchten wir dir gerne auf den kommenden Seiten erzählen.

Startpunkt zur zweiten Etappe war *Gibraltar*. Allerdings mussten wir ein paar Tage länger warten bis wir endgültig in den Atlantik fahren konnten. Grund war der starke Levante (Ostwind) der in der Strasse von Gibraltar meist mit über 30 Knoten (7 Beaufort) blies. Uns war das zuviel und so vertrieben wir uns die Zeit mit Erkunden von Gibraltar, und erledigten einige Arbeiten rund um unser Boot.

Wir waren ganz schön froh als sich die Wetterbedingungen unserem Geschmack annäherten und wir endgültig auf die zweite Etappe aufbrechen konnten. Zwei Stunden nach Hochwasser in Gibraltar verliessen wir gemäss der allgemeinen Empfehlung von Revierführern und anderen Segelberichten den Hafen, und steuerten quer durch die grosse Bucht die Strasse von Gibraltar an. Mit dieser Taktik sollten wir nur während rund einer Stunde die Strömung gegenan haben bevor der Strom kentert und wir von der leichten Strömung in Richtung Westen profitieren können. Auch der Wind sollte mit uns blasen und nicht über 20 Knoten ansteigen. Am Anfang zeigte sich der Wind recht launisch; kaum kam Dschinni in Fahrt, liess er sofort wieder nach. Erst als wir uns endgültig in der Strasse von Gibraltar befanden, frischte er langsam aber beständig auf. Zuerst mit rund 10 Knoten und dann steigerte er sich konstant bis über 25 Knoten als wir *Tarifa* erreichten. *Tarifa* ist angeblich der windreichste Ort Europas. Kein Wunder ist der Spot bei Surfern so beliebt. Nur unter Grosseegel, und dieses erst noch im zweiten Reff, liefen wir immer noch mehr als schöne 6 Knoten (ca. 10 km/h) über Grund. Was will man mehr? Später dann auf Höhe des *Cabo Trafalgar* kamen uns andere Segelboote entgegen die sich bei Gegenwind den Weg Richtung Gibraltar erkämpften. A propos kämpfen und Trafalgar: hier fand am 5. Oktober 1805 die grosse Schlacht zwischen den Briten und den verbündeten Franzosen und Spaniern statt. Dabei trafen 33 französische/spanische Schiffe auf 27 britische Schiffe. Der Royal Navy unter dem Kommando von Vize-Admiral Nelson gelang ein klarer Sieg. Nelson selbst starb aber, wie auch weitere 4857 Seeleute (449 Engländer, 4408 Franzosen/Spanier) in dieser Schlacht. Soviel zur Geschichte... Die Hintergründe zu einer der wohl bedeutendsten Seeschlachten lassen sich bestens im Wikipedia (Schlacht von Trafalgar) nachlesen.

Unser Kurs war weitaus weniger blutig und zu kämpfen gab es auch wenig. Wir liessen uns immer noch mit angenehmem Rückenwind in Richtung *Cadiz* schieben und liessen Geschichte Geschichte sein. Als langsam die Dämmerung und die Nacht einbrach, konnten wir die unzähligen Leuchtfeuer sehen die an der Küste munter vor sich hin blinkten. Wie war doch gleich nochmal die Kennung dieses Leuchtfeuers welches wir vor rund einer Stunde passiert haben? Hmm, 3 Blinker und dann einen Zeitlang nichts mehr. Wie viele Sekunden hat die Erscheinung gedauert? Etwa 10-12 Sekunden haben wir



geschätzt. Ein Blick in die Karte zeigt dass es aber kein Leuchfeuer mit dieser Kennung gibt. Stattdessen ist ein „F13(24)“ eingezeichnet. Das müsste es eigentlich sein, aber 24 Sekunden? Der Ganze B-Schein Stoff (aus dem die Schweizer Seglerträume sind) rast im Eiltempo durch den Kopf, und dass die Bezeichnungen der Leuchfeuer alle englisch sind machte es nicht gerade einfacher. Thomas greift zur Stoppuhr und in der Tat, die geschätzten 12 sind 24 Sekunden. Also dieses Rätsel wäre gelöst aber bis Cadiz liegt noch eine schöne Übungslektion in Form von vielen Leuchfeuern vor uns.

Unser nächstes Übungsobjekt ist zBsp. eine „Q(5)y.20s“, was soviel bedeutet wie 5 Mal schnell ein gelbes Blinklicht und anschliessend eine Dunkelphase (5x quick yellow). Nach 20 Sekunden fängt das Ganze wieder von vorne ab. Alles klar? Das Licht signalisiert ein Riff vor Cadiz und man sollte es tunlichst an steuerbord liegen lassen um nicht auf Grund zu laufen. Aber wo ist es denn nur verflix? Sollte doch hier sein! Upps, plötzlich blinkt es hier an backbord genau 5 Mal und dann einige Sekunden nicht mehr. Das muss es sein, also subito den Kurs ein wenig korrigieren... So nun haben wir wieder alles im Griff und können jetzt endgültig den Hafen von Cadiz ansteuern. Die Altstadt von Cadiz liegt auf einer Halbinsel und ist durch einen Isthmus mit dem Festland verbunden. Wenn man von Süden kommt, macht man einen riesen Bogen um die gesamte Stadt und gelangt anschliessend, geleitet durch ein beleuchtetes Leitsystem in den engen Hafen. Punkt 24:00 Uhr konnten wir am Wartequai festmachen wo wir uns schon freuten bis am anderen Morgen liegen bleiben zu können. Aber nichts da, der Nachtwächter nahm seine Aufgabe sehr ernst und sämtliche Formalitäten mussten erfüllt werden und anschliessend mussten wir unseren endgültigen Liegeplatz beziehen bevor wir müde in die Kojen fallen durften. Andern Tags stand die Erkundung der Stadt auf dem Programm. Jeder der in die Nähe von Cadiz kommt, sollte sich unbedingt die Zeit nehmen und durch die Gassen der Altstadt schlendern. Alles ist super gepflegt und gut erhalten aber doch nicht so übertrieben touristisch. Unser einziger negativer Punkt war das Auffinden eines Lebensmittelladens, das ist ja immer ein Thema bei uns Seglern. Ansonsten hat es uns ausserordentlich gut gefallen.

Ein Highlight der anderen Art können wir seit Cadiz ebenfalls vermelden: für die Transatlantiküberfahrt im November/Dezember sind wir nun zu Dritt. Ein glücklicher Zufall hat ergeben dass wir Alfons aus *Bern* für das Vorhaben gewinnen konnten. Alfons hatte uns per Mail angefragt ob wir noch Verwendung für ein Crewmitglied hätten, da sein gemeldetes ARC Boot überraschend den Start für dieses Jahr absagen musste. Wir hatten uns tatsächlich schon Gedanken gemacht ob wir uns die lange Überfahrt zu Zweit zumuten wollen. Für uns war dies eine günstige Fügung und da die Chemie zwischen uns Dreien offenbar stimmt, haben wir uns entschlossen Alfons als Crewmitglied für die Überfahrt aufzunehmen. Wir freuen uns jetzt schon auf interessante 3 Wochen!

Uns zog es nun endgültig weiter Richtung Portugal und an die Algarve. Die Strecke bis nach *Vilamoura* hat sich durch eine grosse Flaute hervorgetan. Die einzige Ablenkung erfolgte durch eine relative grosse Anzahl Delfine die sich während längerer Zeit um uns tummelten, und dem Hissen der portugiesischen Gastlandflagge. Endlich... Nach der langen Zeit die wir in Spanien verbracht hatten gab es wieder mal was Neues. Nach 16 Stunden Motorsegeln kamen wir um 5 Uhr morgens im Hafen an. Um diese Zeit war kein Mensch mehr anwesend und wir konnten diesmal in Ruhe am Wartequai festmachen und ungestört ausschlafen. Vilamoura ist eine der positiv gelungenen Marina Projekte mit unzähligen Restaurants, Appartements und Hotels. Uns gefiel es hier und wir beschlossen länger zu bleiben als geplant. Nicht nur wegen der feinen Restaurants, sondern auch weil Vilamoura an der Algarve recht zentral liegt und man mit Bus und Mietwagen die Region gut erkunden kann. Die portugiesische Sprache war für uns allerdings schwer zu verstehen und mit dem Spanischen nicht zu vergleichen. Das Wort für „Danke“ heisst auf Portugiesisch „obrigado“ aber es will einfach nicht so richtig sitzen. Immer wieder rutscht uns das spanische „Gracias“ heraus das doch so viel anders klingt.



Als Erstes schnappten wir uns den öffentlichen Bus nach *Faro*. Obwohl es Samstag war und wir nicht in der Siesta Zeit ankamen, herrschte hier eine Ruhe die wir in Spanien nie erlebt haben. Uns kam es vor als wäre die Zeit stehen geblieben. Auffällig war auch, dass die bis anhin allgegenwärtigen Mobilfunkanbieter praktisch nicht in Erscheinung traten. Auch das hektische Palaver welches wir von den Spaniern kannten fehlte hier gänzlich. Wir genossen die paar Stunden, schlenderten durch die Altstadt und liessen uns auch zu einer Fahrt mit dem „Touristen-Züglein“ hinreisen.



Die nächsten Tage haben wir dann mit dem Mietauto die weiter entfernten Städte erkundet (*Olhão, Tavira, Lule*). Uns fiel erneut auf wie gut alles gepflegt wurde, und wie ruhig, fast schon beschaulich das Leben hier vor sich ging. Dies trifft allerdings nicht auf *Portimão* zu wo der Tourismus wieder voll den Takt angibt. Dafür ist der Strand dort prächtig anzuschauen! Nach einem Spaziergang und einem grösseren Lebensmitteleinkauf ging es zurück zum Boot.

Eine nächste kurze Segeletappe brachte uns bis an den schönen und bestens geschützten Ankerplatz vor *Portimão*.

Wir lassen den Anker auf 8.3m Sand fallen und kommen erstmal zur Ruhe. Später geniessen wir bei einem leckeren Nachtessen (Kokoscurry) den Vollmond und die hell beleuchtete Skyline von *Portimão*. Mittlerweile ist der Wasserstand auf 6.5m unter dem Kiel gesunken, bald herrscht Niedrigwasser. Man merkt's auch am Algengeruch... Nebst Sonne geniessen standen m nächsten Tag noch zwei Aufgaben in der Agenda: zum Einen sollte der Wassermacher endgültig in Betrieb genommen werden, und zum Anderen musste auch das Unterwasserschiff von allfälligem Muschelbewuchs befreit werden. Die Inbetriebnahme des Wassermachers durch Thomas ist grundsätzlich rasch erfolgt (die vorherige Installation ist allerdings eine andere Geschichte die hier besser nicht erzählt wird). Das Teil zeigte sich aber widrig, denn trotz längerem Spülen gemäss Anleitung wurde aus dem Salz- nicht wirklich das gewünschte Süsswasser. Man weiss ja dass solche Sachen manchmal einfach etwas dauern, also liessen wir den Wassermacher mal arbeiten, in der Hoffnung es „kommt schon gut“. In der Zwischenzeit stürzte sich Thomas mit Schnorchel, Spachtel und Handschuhen bewaffnet ins Wasser um das Unterwasserschiff zu säubern.



Der Rumpf sah eigentlich ganz gut aus und war auch in wenigen Minuten gereinigt. Anders sah allerdings die Schraube aus, die war in einem üblen Zustand. Also musste als Erstes ein Plastiksack entfernt werden welcher sich um die Antriebswelle gewickelt hatte. Seit wann fuhr wohl dieser blinde Passagier mit? Anschliessend wurde der Propeller von seinem Muschelbewuchs gereinigt (mittels Holzkelle aus der Küche!).



Thomas der Arme musste unzählige Schnorchel Anläufe und fast ebenso viele Schlucke Salzwasser ertragen bis das Ergebnis als akzeptabel befunden wurde. Wenigstens war das Wasser schön warm und es war lustig zum Zuschauen... In der Zwischenzeit war unser Wassermacher immer noch eifrig vermeintlich am Entsalzen. Das Ergebnis das aus dem Probierhahn kam war aber auch noch nach Stunden nicht wirklich befriedigend. Wir wussten nicht mehr weiter und so wurde eine Supportanfrage per Mail an den Hersteller in Deutschland geschickt. Als wir am folgenden Tag in der Marina von *Lagos* wieder Internet Anschluss hatten, kam auch postwendend die Antwort: das Wasser ist sicher schon ganz trinkbar, beim Testen hätten wir aber wohl Wasser aus dem Probierhahn entnommen. Dort befindet sich aber noch Salzwasser aus dem Rücklauf welches wir gekostet hatten. Hmm... wozu dann der Probierhahn? Zum Prüfen dieser Aussage probierten wir das Wasser direkt vom Tank; und es war wirklich einwandfrei. Somit hatten wir ein weiteres wichtiges Puzzleteil erfolgreich in Dschinni integriert.

Langsam ging unsere Zeit an der Algarve zu Ende. Im Hafen in *Lagos* warteten wir noch zwei Tage bis der Wind endgültig auf „Nord“ geschwenkt hatte, um die ca. 450 sm lange Überfahrt zum Madeira Archipel nach *Porto Santo* in Angriff zu nehmen. Dies sollte das erste Mal sein das wir zu Zweit eine derartige Überfahrt in Angriff nehmen. Anfänglich hatten wir einen angenehmen Ostwind der uns gut und bequem voranbrachte. Leider verabschiedete der sich in der Nacht fast gänzlich und wir setzten die Weiterfahrt mit Wind der Marke „Dieseltank“ fort. Im 3 Stunden Rhythmus wechselten wir uns mit der Nachtwache ab. Dabei gab es nicht allzu viel zu tun, aber gerade dies war die Herausforderung. Der Autopilot steuerte Dschinni durch die dunkle Nacht und die ungewohnten Wellen des Atlantik, und es blieb nur das Ausschauhalten nach anderen Schiffen. Dies konnte vom Cockpit aus erfolgen, oder noch angenehmer, man liess das Radargerät laufen und warf so alle 15 Minuten einen Blick darauf. Dabei konnte man gemütlich in einem Buch lesen oder auch einige Zeilen an diesem Bericht tippen.

Doch urplötzlich schreckt Patrizia aus dem unruhigen Schlaf hoch, als mitten in der tiefsten Nacht irgendwo im Niemandsland auf einmal Tiergeräusche aus dem ansonsten toten Funkgerät ertönten. Thomas der gerade Wache schiebt, kanns auch fast nicht glauben: schlecht imitiertes Hundegebell, Kuhgemuhe und jaulende Katzen waren zu vernehmen. Gespenstisch! Wir mussten dann feststellen dass es scheinbar auch anderen Seeleuten langweilig war, und diese haben darum eine eigene Sprache der Kommunikation entwickelt. Was allerdings zusätzlich Verwirrung bei uns stiftete, war die Tatsache dass keinerlei Schiffe, weder am Radar noch von Auge sichtbar waren. Ich sage euch, es passieren schon komische Sachen auf See!

Während der zweiten Hälfte der Reise war der Wind uns wieder positiver gesinnt und wir tauschten den Motor gegen die Segel, somit wurde auch die Atlantikwelle bequemer. Der 3 Stunden- Wachrhythmus ist auf Dauer hart, wurde aber ganz langsam zur Gewohnheit. Das Leben an Bord war geprägt von schlafen, lesen, Ausschau halten, wieder einmal eine Position in die Karte und das Logbuch eintragen, kochen, essen und versuchen wieder Ordnung ins Schiff zu bringen.

Und dann endlich nach rund 77 Stunden kamen wir bei der kleinen Madeira vorgelagerten Insel von *Porto Santo* an. Sicher steuerte Patrizia Dschinni an den uns zugewiesenen Liegeplatz und wir betraten wieder festen Boden. Nach all dem Papierkram inklusive „Customs and Imigration“ waren wir nun ganz offiziell berechtigt die Insel zu betreten. Die kleine Insel barg positive Überraschungen. Von der Vorstellung es handle sich hier um eine Zwecksiedlung auf einem Eiland mitten im Atlantik mussten wir uns bald verabschieden.



Der Hauptort *Vila Baleire* stellte sich als schmuckes kleines Städtchen heraus und auch die Umgebung bleibt uns in schönster Erinnerung. Da wäre zum Einen der fast endlose Sandstrand der sich über mehrere Kilometer hinweg zieht, zum Anderen die wilden Felsformationen die sich bis ca. 500 müM hochziehen und wieder schroff ins Meer abfallen. Schmunzelnd stellten wir fest dass auch dieser Hafen, wie eigentlich jeder den wir in den vergangenen Wochen besuchten, seine Eigenheiten hatte:

- Komfortable Sanitäranlagen ohne Steckdosen (zBsp. Haare föhnen)
- Wunderbar montierte Türen die den Zutritt zu den Steganlagen verhindern sollten jedoch immer offen standen
- Schlüssel zu den Steganlagen mit denen man nur mit viel Glück das Schloss öffnen konnte
- Elektronische Zugangssysteme die entweder nicht in Betrieb oder auch schon wieder ausgebaut waren
- Ausgeklügelte Sicherheitssysteme um auf das Internet zu gelangen aber eine Performance die es verunmöglichte ein einfaches eMail zu versenden
- etc.

So war zBsp. die Benutzung des Internets in *Porto Santo* von erfrischender Einfachheit. Vor dem Hafengebäude waren zwei Tische aufgestellt, hier befand sich die WI-FI Zone. Somit versammelte sich die gesamte Seglergemeinde mit ihren Laptops vor dem Hafengebäude. Die einen Skypten mit den Zuhause gebliebenen lautstark (wobei sie meistens mit dem Laptop in der Hand auf und ab gehen mussten weil die Verbindung schlecht war), andere jagten den typischen Seglerthemen wie Wind und Wetter hinterher, und wieder andere informierten sich ganz einfach ob die Heimmannschaft nun endlich Leader in der Super League geworden ist. Witzig anzuschauen!

Der nächste Schlag von rund 30 sm hinüber nach *Madeira* kam uns fast wie ein Katzensprung vor. Allerdings gestaltete sich die Segelei nervenaufreibend. Der relative schwache Wind kam patsch von Hinten und die Welle quer dazu. Wir haben unterschiedliche Segelstellungen und Taktiken ausprobiert um Wind und Welle zu trotzen, doch nichts war wirklich befriedigend. Irgendwie schafften wir es aber doch das Cabo São Lourenço (östliches Kap von Madeira) zu runden. Von da an wurden wir mit wunderbarem Segelwind belohnt, der uns entlang der schön von der Abendsonne beleuchteten Klippen in Richtung des Hafens von *Quinta do Lorde* schob. Dschinni war noch nicht fertig vertäut als wir vom Norwegischen Nachbarboot das auch in Porto Santo neben uns lag, mit dem Zuruf „What took you so long“ begrüsst wurden. Der grösste Unterschied liegt wohl darin, dass unsere Dschinni eher zu den gemässigten Segelbooten zählt, der Norweger aber eine brandneue X-50 ausgerüstet mit allem Pipapo sein Eigen nennt. Erklärung für Nichtkenner der Segelbootszene: der Unterschied ist in etwa wie



wenn wir mit unserem braven Ford Focus ein Rennen gegen einen Ferrari machen würden. Klar, vielleicht sind wir nicht die schnellsten Segler, aber wir möchten bezweifeln das die beiden Norweger so schnell wie wir den Anlegerschluck inkl. Chips auf ihren brandneuen Tisch zaubern können!

Waren die vorhergehenden Destinationen eher etwas für Sonnenhungrige und Badetouristen, so wechselte auf *Madeira* das Bild gänzlich. Hier dominieren klar die Wandergruppen die auf den unzähligen Wanderwegen die Inseln entdecken. Wir wählten eine einfache Variante und gingen mit einem Nissan Micra auf Entdeckungsfahrt. Angeblich hat Madeira mehrere Klimazonen und ist somit so abwechslungsreich wie wohl kaum ein anderer Ort. Die Vegetation überrascht immer wieder von Neuem und manchmal kam es uns vor als führten die Bewohner einen dauernden Kampf mit der Natur die sich ihr ursprüngliches Terrain zurückerobert.



Autofahren auf den teilweise engen und sehr steilen Strassen war nicht wirklich entspannend aber sehr abwechslungs- und ausblickreich. Zum Glück gibt es eine gut ausgebaute Schnellstrasse, ansonsten wäre eine Inselrundfahrt wohl ein mehrtägiges Unterfangen. Aber auch diese Strassen sind gespickt mit unvorstellbaren Steigungen engen Kurven und haarsträubenden Ein- und Ausfahrten. Überhaupt schien uns das einzige ebene Stück auf Madeira der Flughafen zu sein. Doch auch hier wurde die Landepiste mittels sehenswerter Brückenkonstruktion in das Meer hinaus gebaut. Uns hat Madeira trotz dem wechselhaften Wetter super gefallen.

Und was waren die Highlights? Sicherlich die Wanderung vom Pico do Areeiro (1818m) in Richtung Pico Ruivo (Patrizia hat von dem sensationellen Panorama unzählige Fotos geschossen), das Hochplateau bei *Encumeada*, die Blicke auf die wilden Küstenabschnitte ringsum, und natürlich *Funchal* die Inselhauptstadt. Beim Tagesausflug in die Hauptstadt genossen wir das komplette Touristenprogramm. Angefangen mit der Seilbahnfahrt vom Hafen zu dem hoch über der Stadt gelegenen Ort *Monte*. Nach einem kleinen Lunch folgte die rassige 2 km Holzschlittenfahrt hinunter Richtung Funchal. Der Schlitten rutscht auf der steilabfallenden Strasse, durch zwei Steuermänner gekonnt gesteuert und mit den Schuhsohlen gebremst, mit einem ganz erheblichen Tempo hinunter. Kommt eine Kurve, springt einer der Steuermänner ab und rennt parallel zum Schlitten um diesen um die Kurve zu drücken. Cool fanden wir vor allem dass nicht nur Autos am Strassenrand geparkt waren sondern diese uns auch noch entgegen fuhren. Doch wie unzählige vor uns, kamen auch wir heil an und liessen uns vom Taxi zurück in die Stadt bringen. Nach dem Erkunden der hübschen Altstadt liessen wir den Tag bei einem Nachtessen ausklingen.

Wie gut uns die Woche auf Madeira auch gefallen hat, der Abschied nahte rasch denn es lagen nochmals etwa 280 sm vor uns um auf die Kanarischen Inseln zu gelangen. Lange haben wir diskutiert welche Insel wir als erstes anlaufen sollen und was wir sonst noch alles unternehmen wollen, bis wir Anfang November in *Las Palmas de Gran Canaria* eintreffen wollen. Letztendlich entschieden wir uns wind-und streckentechnisch für die Variante via *Teneriffa* nach *Gran Canaria*.

Für diese Etappe hatten wir zwei Tage veranschlagt, auch die Wind- und Wetterprognosen standen sehr gut. Falls alles so kommen sollte wie vorausgesagt, müsste es eigentlich eine hübsche Fahrt werden. Nun der Leser bemerkt bestimmt die Verwendung des Konjunktivs in diesem Satz...Die Realität war nämlich nicht ganz zu 100% zutreffend. Anfänglich blies der Wind ganz gemächlich und Dschinni machte gute Fahrt. Kaum waren wir aus der Abdeckung der *Ilhas Desertas* heraus,

rollte eine unbequeme Welle von Osten auf uns zu. Die Welle kam nur so alle paar Minuten, aber Dschinni legte sich jeweils immer heftig auf die Seite und der/diejenige der Unter Deck unterwegs war, musste sich mit beiden Händen festhalten. In der Nacht wurde diese Welle noch höher und der Autopilot wusste zeitweise nicht mehr wie er dem Ganzen Herr werden sollte. Auch selbst steuern war ein äusserst schwieriges Unterfangen da kein Druck auf dem Ruder lag und die Sicht in der rabenschwarzen Nacht gleich Null war. Den richtigen Kurs unter diesen Bedingungen wieder zu finden artete schon fast in hoher Kunst aus. Gegen Morgen wurde es dann endlich besser und der 3 Stunden-Wachrhythmus gestaltete sich wieder angenehmer. Doch auch am zweiten Tag war eine dauernde Unruhe vorhanden. Zeitweise kam es uns vor, als kämen riesige Wellen aus mindestens drei verschiedenen Richtungen.



Das Ganze war irgendwie nicht erholsam und wir mussten Aktivitäten Unterdeck auf ein Minimum beschränken. In der zweiten Nacht frischte der Wind so kräftig auf, dass Dschinni mit teilweise 8.5 Knoten durch die mondlose Nacht schoss. In Anbetracht einer theoretischen maximalen Rumpfgeschwindigkeit von 8 Knoten gar nicht so schlecht. Kaum hatten wir uns an die Geschwindigkeit gewöhnt wurde der Wind aber sehr böig und wechselte innert Sekunden von 12 Knoten auf gegen 30 Knoten. Wieso es auf der offenen See überhaupt Böen gibt ist uns noch immer schleierhaft.

Auch nicht klar ist das Entstehen des Meeresleuchtens. Helle, meist grünliche Flächen erscheinen auf einmal blitzschnell im Heckwasser obwohl ringsum nur Dunkelheit herrscht. Anfänglich glaubte ich an Halluzinationen wegen Schlafmangels, aber Thomas hat mir versichert dass auch er diese schönen Erscheinungen immer wieder gesehen hat. Unter diesen Bedingungen war an Schlaf nicht zu denken und wir mussten den Wachrhythmus verkürzen. Erst am Morgen als sich die Wetterlage wieder normalisiert hatte, konnten wir uns eine längere Pause gönnen. Mit einem gehörigen Schlafmanko erreichten wir Santa Cruz de Tenerife um die Mittagszeit. Nachdem der übliche Papierkram erledigt war, gab es erst mal etwas zu Essen und anschliessend versuchten wir uns erfolgreich mit ein paar Stunden Schlaf von der einsamen Etappe zu erholen.

Auf *Teneriffa* hatten wir bereits einmal Ferien verbracht, und so beschränkten wir unsere Ausflüge auf einen Tag mit einem Mietauto. Geplant war die Erkundung des nördlichen Teils mit dem wild aufsteigenden Gebirge. Doch die Sonne machte nicht ganz mit. Die Gipfel waren wolkenverhangen und man erhaschte nur teilweise gute Ausblicke auf das Meer und die Insel. Der Teide war schon gar nicht zu erkennen, was aber durchaus als normal betrachtet werden kann. So beschlossen wir dem hübschen Städtchen *Laguna* einen Besuch abzustatten bevor wir uns im Weinmuseum von *El Sazon* über den Weinanbau auf Teneriffa kundig machten. Bevor wir (natürlich nicht alkoholisiert!) die Umrundung der südlichen Insel in Angriff nahmen, stärkten wir uns in Puerto de la Cruz mit einem Mittagessen. Eigentlich wollten wir noch eine kleine Siesta an einem der unzähligen Strände halten, doch die Sonne versteckte sich erneut und wir setzten unsere Tour fort. Ganz im Süden und kurz vor der Dämmerung riss die Wolkendecke plötzlich auf, und wir durften doch noch den höchsten Punkt der Kanarischen Inseln, den Teide, und die gegenüberliegende Insel *La Gomera* bewundern. Dann wurde es rasch dunkel und dank der Autobahn waren wir zügig zurück in *Santa Cruz*.

Fehlte als vorläufig Letztes noch der Schlag von rund 55 sm rüber nach *Gran Canaria*. Früh morgens um 06:00 Uhr verliessen wir den Hafen und steuerten auf direktem Weg unserem Ziel entgegen. Zuerst unter Motor konnten wir einen herrlichen Sonnenaufgang erleben, und auch 2 Delfine liessen sich ganz kurz blicken.

Später mal segelnd mal motorend erreichten wir am Nachmittag *Las Palmas de Gran Canaria*, gerade rechtzeitig bevor der Wind wieder zulegte. Abgesehen von ein paar Fähren, Tankern, und Seglern, gibt es von dieser Etappe nicht viel Spannendes zu berichten.



Nun liegen wir also hier in der Marina von Las Palmas und bereiten uns auf die Atlantiküberquerung vor. Ganz auf uns sind wir dabei nicht gestellt. Wie nehmen an der seit 26 Jahren stattfindenden ARC (Atlantic Rally for Cruisers) mit ca. anderen 225 Yachten jeglicher Grösse und Zielsetzungen teil. Wie die Vorbereitung verläuft, und was wir sonst noch alles auf Gran Canaria erleben, werden wir im nächsten Bericht festhalten. Dieser sollte noch vor dem Start zur ARC, also vor dem 20. November auf unserer Homepage für euch bereit stehen.

Hasta la proxima

Patrizia + Thomas