

Von den Kanarischen Inseln zurück nach Greifswald – 2017

Fahrtgebiet: Atlantik

Unsere Rückreise von La Palma begann im März 2017. Ende August wollten/mussten wir wieder in Deutschland sein. Nachdem wir im Jahr 2016 über die Azoren und Madeira die Kanaren erreicht hatten, sollte es nun entlang der Iberischen Halbinsel nach Norden gehen.

Als ich in La Palma ankam, gab es erstmal ein wenig Stress mit der Werft. Wir hatten die Arbeiten am Unterwasserschiff in Auftrag gegeben (Schleifen, Streichen) und auch noch das Antifouling gestellt. Eigentlich hätte nichts schiefgehen können. Blöd nur, dass die Werft meine Farbe mit einer falschen Verdünnung vermischt hat und der ganze Pot (ca. 8 kg) dann gelierte und danach nicht mehr zu gebrauchen war. Sie waren sich dort natürlich keiner Schuld bewusst und sprechen sicherheitshalber auch kein Wort Englisch. Habe dann zähneknirschend neues Antifouling direkt von der Werft geordert, was auch brav aufgebracht wurde. 2 Tage nach meinem Eintreffen war Taras aber wieder im Wasser und ein paar Tage später konnte die Überführung nach Lanzarote losgehen.

Unsern Mietwagen mussten wir auf der anderen Seite der Insel abgeben und so hat Katrin das Auto übergefahren und ich bin über die Nordspitze der Insel mit Taras nach Santa Cruz gesegelt. Naja Segel hatte ich kaum oben, auf der Westseite La Palmas war Flaute. Im Nordosten bekam ich dann aber die Düse zu spüren. Die Windverstärkung des mäßigen Nordostwindes der mit 12-15kn wehen sollte hatte sich auf einer Strecke von 10 sm auf bis zu 35 kn verstärkt und gepaart mit einer ziemlich heftigen See. Zum ersten Mal mussten meine 60 Pferdchen alle raus zum Arbeiten. Taras lief damit gerade noch so zwischen 2,5 und 3 kn über Grund. Nach 3,5h war der Spuk dann vorbei und auf der Ostseite der Insel war wieder so wenig Wind, dass er zum Segeln kaum reichte. Katrin war jedenfalls froh, den Job mit dem Auto machen zu dürfen.

In Santa Cruz liegt man ziemlich bescheiden, da der Hafen schlecht vor dem Atlantikschwell geschützt ist. Wir sind am nächsten Morgen auch gleich aufgebrochen, um nach Teneriffa zu segeln. Nach einem kurzen Zwischenstopp in der Marina von Los Gigantes ging es zur Marina San Miguel im Süden Teneriffas. Hier bekommt man eigentlich immer einen Platz, mindestens für eine Nacht und das auch ohne Anmeldung.

Einen Tag später ging es auch schon weiter nach Gran Canaria, da der NE Wind ausfiel und wir so gut in diese Richtung Motoren konnten. Kurz vor Las Palmas brachte uns noch ein Zollschiff auf und fragte woher und wohin und vor allem wie lange wir schon auf den Canarys unterwegs sind. Ich gab ein paar Wochen an und sie ließen uns ziehen. Es geistert hier ja immer noch das Schreckgespenst des Einfuhrzolls durch die Gegend. Die Canarys gehören nicht zur Zollunion der EU und Waren (auch Yachten) müssen nach einer bestimmten Zeit eigentlich offiziell eingeführt werden. Wir liegen zum Glück weniger als 6 Monate hier und haben wohl nichts zu befürchten. Aber wie die Regelungen genau sind, weiß hier niemand unserer Bekannten.

In Las Palmas gönnen wir der Taras eine neue Ankerkette. 70m in 10mm Stärke analog zur alten Kette, die an diversen Stellen schon verdammt rostig war und wenig Vertrauen erzeugt hat. Natürlich haben wir hier auch wieder viele Freunde wiedergetroffen und die 4 Tage vergingen wie im Flug. Über Fuerteventura geht es weiter Richtung Nordosten. An der Ostseite kann man schön Ankern und so haben wir unsere neue Kette gleich einweihen können. In Puerto Rosario liegen wir 2 Tage in einer sehr geschützten Ecke vor dem Seehafen. Mein „Schiff 2“ und „Aida“ liegen direkt neben uns und wir können das Spektakel auf den Kreuzfahrern beobachten.

Nächster Stopp ist die Marina Rubicon im Süden Lanzarotes. Die Rubicon ist die einzige Marina die ich kenne, die die Angaben in den Schiffspapieren nicht glauben und tatsächlich zum Messen an Bord kommen.

Unsere letzte Station auf Lanzarote und den Kanaren erreichen wir mit Arrecife.

Otti und Walli, meine Überführungscrew zur Algarve sind pünktlich in Arrecife, Lanzarote eingetroffen. Katrin ist mit demselben Flieger zurück nach Deutschland geflogen. Viel Zeit blieb den beiden nicht für die Eingewöhnung. Es öffnet sich nämlich gerade ein Wetterfenster, das genutzt werden will. Es ist nicht ideal, weil überwiegend von Schwachwind geprägt, aber es ist eines zur passenden Zeit, und das will hier auf den Kanaren schon was heißen. Weht der Wind doch zu 90% aus dem nordöstlichen Quadranten.

So reicht die Zeit auf Lanzarote nur noch für einen üppigen Restaurantbesuch beim Italiener und am 26.3. werfen wir die Leinen los, um die 600 sm bis nach Portugal zu segeln.

Der erste und gleichzeitig schönste Segeltag bringt uns Wind aus West und wir können Strecke nach Nord gutmachen. Leider kommen wir nicht nahe genug an das Tiefdruckgebiet heran, um mehr von dem schönen Wind mitnehmen zu können. So dümpeln wir in der darauf folgenden Nacht schon in der Flaute und die „eiserne Genua“ muss schieben helfen. Wenigstens werden wir noch mit einem kleinen Fisch an der Schleppangel belohnt, welcher erstmal in den Kühlschrank wandert.

36 h läuft der Motor durch am Stück, bevor sich endlich ein schwacher Wind aus Nordost einstellt. Der kommt zwar aus der Richtung in die wir wollen, aber so können wir wenigstens einen Tag lang gegen die 10 kn Wind aufkreuzen. Unser Diesel reicht nämlich definitiv nicht für die Gesamtstrecke. Da auch der Kanarenstrom mit einem halben Knoten nach Süden setzt, geht es wirklich nur langsam voran. Abwechselnd geht es Richtung Schottland (Nordkurs) oder Richtung Marokko (Ostkurs). Aber die Versorgungslage ist dank unserer üppigen Einkäufe in Arrecife gut und so können wir uns auch Zeit lassen. Abends gönnen wir uns einen Film im Cockpit, Strom ist durch die Motorfahrt genug da. Um den Gruselfaktor zu erhöhen lege ich „The Turn“ ein. Ein Segelabenteuer vom Pazifik nach einer wahren Begebenheit. 4 Männer kentern mit ihrem Trimaran in einem Sturm und treiben anschließend 119 Tage als Schiffbrüchige über den Ozean.

Der Wetterbericht, den ich per Iridium empfangen, verspricht am 4. Tag wieder Westwind und so segeln wir jetzt vornehmlich Richtung Norden. Mehrmals bekommen wir Besuch von Delphinen, die sich aber leider nicht überreden lassen, uns ein Stück zu ziehen. Auch diverse Schildkröten und portugiesische Galeeren (giftige Quallen) sind unterwegs. Über Navtex kommt eine „Havy Waves“ Warnung rein. Wellenhöhen von 5m und mehr werden aus Nordwest erwartet. Kein Wunder, denn nördlich von uns hat sich ein Sturmtief mit bis zu 11 Bf ausgetobt. Am 5. Tag warten wir vergeblich auf den Westwind, aber die versprochenen Wellen erreichen uns pünktlich. Auf dem Wellenberg würde der Wind zum Segeln reichen, aber im Wellental ist absolute Flaute und so motoren wir mit gesetztem Großsegel als Stabilisator Richtung Cap Sao Vicente. Vor dem 25 sm breiten Verkehrstrennungsgebiet (TSS) am Cap stellt sich zudem noch eine Welle aus Ost ein, die unabhängig von den Wellenbergen aus Nordwest läuft. An Bord fühlen wir uns so langsam wie in der Waschmaschine im Spülgang. Trotzdem müssen wir uns auf die Schifffahrt im TSS konzentrieren, dass wir rechtwinklig queren und die Schifffahrt natürlich Wegerecht hat. Ein Frachter passiert uns knapp eine Meile vor dem Bug und verschwindet aus unserer Sicht immer noch komplett im Wellental. Die Berufsschifffahrt hat aber auch mächtig mit den Wellen zu kämpfen. Und so laufen selbst die Frachter auch nur noch mit 11-12 kn gegen die See.

Mit der Dämmerung erreichen wir endlich das Cap Sagres (östlich Sao Vicente) und gehen in der Bucht Praia da Baleeira vor einem Fischereihafen vor Anker. Endlich Ruhe und die Waschmaschine hat aufgehört zu drehen. 600 sm liegen im Kielwasser, davon 400 unter Maschine.

Nach einer zwar unruhigen, aber doch erholsamen Nacht am rolligen Ankerplatz gehen wir Anker auf und verholen nach Lagos. Heiße Dusche, Abendessen in der Altstadt, frische Brötchen, wir lassen es uns gut gehen.

Über Portimao und Albufeira tingeln wir langsam nach Faro, jetzt haben wir ja Zeit.

Otti und ich gönnen uns am weißen Sandstrand noch ein Wellenbad im 17 Grad warmen Atlantik. Badegäste gibt es noch nicht, Ostern wird hier die Saison erst starten.

Katrin hole ich am Donnerstag vom Flughafen Faro ab. Otti und Walli fliegen einen Tag später von hier zurück. Es war eine sehr entspannte und lustige Tour zu dritt.

Ab jetzt haben wir bis Ende August keine Termine mehr gemacht und hoffen ganz entspannt Richtung Ostsee segeln zu können.

Von Olhao segeln wir erst einmal wieder Richtung Westen. In Portimao treffen wir Freunde von den Azoren wieder. Holger und Antje haben hier nach ihrer 6-jährigen Weltumseglung ihre Colin Archer festgemacht. Die Freude ist groß auf beiden Seiten und wir erleben einen schönen gemeinsamen Abend.

Die große Frage ist, jetzt relativ schnell nach Norden zu kommen um genügend Zeit für Schottland zu haben oder eher zu bummeln, weil das Wetter im Norden noch Wünsche offen lässt. In Deutschland soll es ja sogar wieder schneien. Am 11. April bekommen wir ein brauchbares Wetterfenster um das Kap Sao Vicente zu runden. Das ist die Südwestspitze Europas und liegt auf dem Weg nach Lissabon. Für den Nachttörn haben wir zudem Vollmond und so fallen uns die 130 sm nicht wirklich schwer.

An der Mündung des Tejo liegt der ehem. Fischerort Cascais. Wir gehen dort vor Anker und bleiben über Ostern. Mit dem Bus fahren wir am Karfreitag nach Sintra, die historische Stadt gehört seit 1996 zum UNESCO Weltkulturerbe. Unsere Tour beginnen wir mit dem Aufstieg zum Castelo dos Mouros. Die 250 Höhenmeter sind schweißtreibend, aber die Aussicht ist grandios. Araber bauten die Burg im 8./9. Jhd. als die Mauren über das Land herrschten.

Unser Trinkwasser geht langsam zu Ende, deswegen wollen wir noch einen Tag in die Marina zum Nachtanken. Morgens nährt sich aber schnell eine Schlechtwetterfront, die wir noch abwarten wollen. Kurz nach 9 Uhr trifft uns eine Hammerbö mit Windspitzen von 50 kn. Der Anker hält zum Glück, nur ein Franzose treibt mit seinem Trimaran so ungünstig in unsere Richtung, dass wir danach nicht mehr Anker auf gehen können ohne mit ihm zu kollidieren. Da er selbst scheinbar auch nicht in der Lage ist sich zu verlegen, müssen wir abwarten. Nachmittags kommen wir endlich frei und gehen in die Marina.

Weiter geht's für uns in Tagesetappen nach Norden. Es weht ein strammer Ostwind mit 6-7 Bf und so segeln wir ab Peniche ganz eng an der Küste entlang, damit sich keine große Welle aufbauen kann. Angenehmer Nebeneffekt ist, dass man die schöne Küste bewundern kann. 3 sm vor Aveiro fängt es fürchterlich an nach Chemie zu stinken als wir an einer Fabrik vorbeisegeln. In Aveiro selbst ist die Luft aber wieder ok. Wir gehen vor Anker und besuchen den schönen Atlantikstrand, der ist jetzt noch menschenleer. Am nächsten Morgen werden wir von Chemiegestank geweckt und verlassen ohne zu frühstücken die Bucht, der Wind hatte nämlich gedreht. Kein Wunder, dass die meisten Häuser hier im Dorf leer stehen oder zum Verkauf angeboten werden.

Wir wollten wegen der Tide eh zeitig los und so sind wir schon am frühen Nachmittag und pünktlich zum Hochwasser vor der Einfahrt in den Fluss Douro angekommen. Hier liegt die neue Douro Marina und kurz dahinter die Stadt Porto. Mit den Bordfahrrädern sind wir in 20 min. mitten in der Altstadt und ergötzen uns am Charme des Verfalls. Vieles ist natürlich auch restauriert oder ohnehin top erhalten, wie z.B. das Gebäude der ehemaligen Börse. Sie wurde von den reichen Kaufleuten der Stadt im Jahr 1844 errichtet und ist heute noch in deren Besitz.

Für uns geht es nun weiter nach Viana do Castelo. Es wird unser letzter portugiesischer Hafen und wir bleiben hier ein paar Tage, um auf günstigen Wind zu warten.

Auf der Promenade, direkt vor unserem Ponton begrüßt uns ein älterer Herr und fragt nach dem woher und wohin und ob uns die Stadt gefalle. Danach stellt er sich als der Bürgermeister von Viana vor und wünscht uns eine schöne Zeit. Auch sind hier für einen Dienstag auffällig viele Leute unterwegs. Der Bürgermeister klärt uns auf, es ist Nationalfeiertag. Am 25. April 1974 wurde die faschistische Diktatur durch einen Militärputsch beendet. Der Tag ging als die Nelkenrevolution in die Geschichte ein.

In der kleinen Marina entdecken wir noch eine ungepflegte Amel Maramu, die dort schon länger zu liegen scheint, ohne dass sich jemand darum kümmert. Ich frage den Hafenmeister und er erzählt mir die Geschichte. 2008 im Dezember kam das Boot unter englischer Flagge von Brasilien hier an. Erwartet wurde es von Interpol Belgien. Bei einer Kontrolle entdeckte man dann gewisse verbotene Substanzen.....die Crew sitzt jedenfalls immer noch im Gefängnis.

Am 1. Mai geht's weiter zur Ria Muros. Es steht noch eine mächtige Altsee von 3-4 Metern, produziert vom letzten Sturmtief, während der Wind auf 4 Bf abgeflaut hat. Was für ein Geschaukel! Aber die Bordfrau hält sich tapfer hinterm Ruder und wir kommen gut in der Ria Muros an. Kurz vor dem Hafen Muros kommt uns ein spanisches Zollboot entgegen. Circa 200m hinter unserem Heck wendet es und kommt uns hinterher in den Hafen. Das kann bestimmt kein Zufall sein. Wir sind kaum fest, da kommen auch schon zwei Zöllner an Bord um ihre üblichen Kontrollen durchzuführen. Pässe und Bootspapiere checken, alle Daten in ein Formular übertragen, uns eine Kopie aushändigen und wieder verschwinden. Danach gibt es endlich das kühle Anlege-Bier.

In Muros wurde eine neue Marina in den Fischereihafen gebaut und die ist wirklich einen Besuch wert. Nicht nur weil der Hafenmeister Pedro alle Besucher herzlich begrüßt (die Bordfrau sogar mit zwei Küsschen) sondern, weil es hier für die Segler echt tolle Bäder gibt und auch noch ein Wohnzimmer, eine Küche und einen Garten für gemeinsame Grillpartys.

Weiter geht's entlang der sogenannten „Costa del Morte“ (Todesküste) am Kap Finisterre vorbei nach Muxia. Hier vor der Küste zerbrach 2002 der Öltanker „Prestige“ und führte zur bislang größten Umweltkatastrophe Spaniens. Nachdem der altersschwache Tanker, beladen mit 77.000 t Erdöl, in einem Sturm leck schlug, verweigerten die Spanischen Hafenbehörden dem Kapitän das Anlaufen eines Spanischen Hafens und zwangen ihn überdies das Schiff von der Küste wegschleppen zu lassen. 250 sm vor der Küste zerbrach der Tanker und sank auf 4000m Tiefe. Damit war die Ölpest für die gesamte Region dann perfekt.

In Muxia werden wir abends von einem norwegischen Pärchen aus Trondheim zum Sundowner eingeladen. Leider ist es zu kalt, um lange zu klönen. Einen weiteren Regen- und Sturmtag warten wir ab, bevor es nach A Coruna geht. Zum Glück können wir den größten Teil der Strecke segeln.

In der Einfahrt zur Marina ruft jemand laut:“ Hi Traras, Taras!“ Es ist Laurent, mit dem Franzosen bin ich auf Sao Miguel (Azoren) 2016 Regatta gesegelt.

Er hat dort den Winter verbracht und versorgt uns mit dem neusten Tratsch der Insel.

Derweil macht mir die Unwucht der Propellerwelle immer mehr Sorgen. Das Wellenlager hat wohl nach den vielen Motorfahrten zu viel Spiel bekommen.

Ich statte daher der Werft einen Besuch ab. Das Wellenlager müssten sie ordern, dauert so 3 Tage... und mal kurz an Land setzten? Geht gar nicht! Sie haben Hochsaison und der Travellift sei im Dauereinsatz. Aha, nur bin ich jetzt seit 1 h dort und der Lift hat sich nicht einmal bewegt. Aber das mit den Terminen kennen wir ja schon von den Kanaren, dann eben nicht. Das passende Ersatzteil bekomme ich einen Tag später dann doch noch bei einem Bootsaurüster. Jetzt fehlt also nur ein passender Krantermin.

4 Tage später geht's weiter. Wir verlassen A Coruna und müssen nach 10 sm wieder den Motor anschmeißen. Allerdings schüttelt sich das ganze Schiff nach dem Gang einlegen. Ich probiere dann den Rückwärtsgang mit dem gleichen Ergebnis. Da hängt offensichtlich was im Propeller. Der Wind ist zwischenzeitlich ganz eingeschlafen und so treiben wir langsam manövrierunfähig in der Strömung. Auf dem AIS sehen wir eine Yacht in der Nähe. Vielleicht können die uns ja wenigstens die 2 sm bis zur nächsten Bucht schleppen. Ich funke sie an auf Kanal 16 und bekomme keine Antwort inzwischen motoren sie nur ein paar 100 m hinter uns vorbei. Wir nehmen das Presslufthorn um uns bemerkbar zu machen. Ohne Reaktion fahren sie weiter. Sowas haben wir auch noch nicht erlebt. Die Atlantikdünung ist zum Glück nicht sehr stark und so entscheide ich hier und jetzt zu tauchen. Das

Equipment dafür ist ja an Bord. Am Propeller angekommen, finde ich eine Leine ca. 15m lang und 16mm Durchmesser, welche sich in den Flügeln verheddert hat. Ein netter Gruß von den örtlichen Fischern. Nach 10 min säbeln mit dem Tauchermesser kann es weiter gehen. Propeller und Welle haben scheinbar nichts abbekommen.

In Cedeira finden wir ein paar Stunden später einen ruhigen Ankerplatz. Der nächste Gruß von den Fischern hängt am nächsten Morgen in Form eines Bergs vergammelter Netze am Anker. Die Ankerwinde schafft ihn zwar hochzuziehen, den Anker zu befreien ist eine andere Sache. Mit dem Messer geht jedenfalls nichts. Ich fahre mit dem Beiboot zum aufgeholten Anker während Katrin dafür sorgen muss, dass wir nicht durch die Bucht treiben. Ich sichere den Anker mit einer Leine und trenne ihn danach von der Kette. Jetzt kann der ganze Berg vom Anker schaffts rutschen und dorthin verschwinden, wo er hergekommen ist. Ein Norweger kommt noch mit seinem Dinghy und einer Säge zur Hilfe, aber da hab ich den Anker schon klar. Er sendet mit später aber noch ein paar Bilder vom Manöver zu.

Flott geht's für uns weiter mit kurzen Zwischenstopps nach Gijon. Die Stadt ist berühmt für seinen Sidra, einen überaus sauren Apfelwein mit 6% Alkoholgehalt. Die 0,7l Flasche kostet in der Bar nur 2,- trotzdem können wir uns nicht dran gewöhnen.

Wir beginnen ein Wetterfenster zu suchen, um den Absprung nach Frankreich zu schaffen. Die Biskaya komplett an der Küste entlang zu segeln geht nicht, da ein über 100sm langes militärisches Übungsgebiet ein durchfahren verbietet. Die eigentliche Idee ab Santander oder Bilbao zu starten verwerfen wir, da sich gerade jetzt ein günstiges Wetterfenster öffnet. Das hieße dann am nächsten Morgen zu starten und die 250sm nach La Rochelle durchzusegeln. David, ein englischer Einhandsegler, kam zur gleichen Erkenntnis und so starten wir gemeinsam, verlieren uns später aber schnell aus den Augen.

Die Überfahrt wird angenehm und wir können einen Großteil der Strecke segeln. In der zweiten Nacht erreichen wir schon morgens gegen 4 Uhr die Ile D'Yeu. Mit Scheinwerfer und Vorsicht schlängeln wir uns zwischen den vielen Fischernetzen durch und gehen in einer Bucht in Hafennähe vor Anker.

Der kleine Yachthafen der Ile D'Yeu ist schon gut gefüllt mit französischen, englischen, holländischen, amerikanischen und nun einer deutschen Yacht. Die Insel ist ein Paradies für Fahrradfahrer und Wanderer. Wir schnappen uns die Bordfahrräder und fahren zur Westküste der Insel.

Hier auf der Insel lernen wir Maria und Niek kennen, sie kommen aus Amsterdam und sind mit ihrer Hallberg Rassy 35 auf dem Weg Richtung Süden. Wir haben viel Spaß zusammen und hoffen sehr, sie am Festland nochmal wieder zu sehen.

Nach 3 schönen Inseltagen geht es für uns nach St. Gilles la Vie. Die Stadt hat einen großen Flusshafen und einen Travellift, um dort das Boot an Land zu setzen. Ich will nun endlich das Wellenlager wechseln. Es gelingt mir auch tatsächlich einen Termin für den kommenden Tag zu bekommen. Auch hier ist Hochsaison, aber im Gegensatz zu Spanien rollt hier der Lift von 8 bis 18 Uhr. Wir gehen noch am Freitag raus und am Montag wieder zurück ins Wasser. Nun bleibt also genug Zeit um die Arbeiten zu erledigen und das ist auch gut so. Meine Idee, das Wellenlager zu demontieren ohne die Propellerwelle zu ziehen klappt nicht und so muss ich den aufwändigen Weg gehen. D.h. Welle vom Getriebe abkuppeln, Kupplung raus, Getriebe vom Motor lösen und ebenfalls rausnehmen. Jetzt ist genug Platz vorhanden, um die Welle ins Schiff zu ziehen. Wegen des Vorsteuers (Skeg), geht's leider nicht nach hinten raus. Beim alten Lager hatte sich der Gummi teilweise schon von der Messinghülse gelöst und dies nach nur 800 Betriebsstunden. Trotzdem wehrt sich das alte Teil wacker und möchte zuerst aufgesägt und dann rabiat rausgeschlagen werden. Warum hat noch keiner einen Abzieher dafür erfunden?

Am Samstag sind alle Arbeiten erledigt und wir können am Sonntag noch eine schöne Radtour durch den Vendee machen. So nennt sich die Gegend hier nämlich und darum heißt die härteste Regatta der Welt auch Vendee Globe. Sie startet alle 4 Jahre von Les Sables D Olonne (15 sm südlich von hier)

und führt einhand und nonstop um die Welt. Grund genug für uns Les Sables D Olonne zu besuchen. Wir haben Glück und liegen aufgrund von Platzmangel direkt am Vendee Globe Steg. Uns gegenüber liegen 4 der 60 Fuß langen Racer, die erst im Januar dieses Jahres von ihrer Regatta zurückgekommen sind. Der schnellste Segler brauchte gerade mal 74 Tage um einmal die Erde zu umrunden, der langsamste gut 100. Alle, die mal eine längere Strecke auf dem Atlantik durchgesegelt sind, wissen wie erschöpfend das sein kann. Aber 3 Monate durch die rausten Reviere der Welt zu segeln, ohne eine Wachablösung zu haben, ist für mich unvorstellbar hart.

Nach 5 Tagen Aufenthalt in Les Sables wird es für uns Zeit weiter Richtung Norden zu segeln. Kurz vor dem Start bekomme ich noch meine bestellte Pumpe für den Schwarzwassertank. Die alte (Pumpe natürlich) litt an massiver Inkontinenz, so dass die Leckage im ganzen Schiff zu riechen war. Näher will ich das hier nicht erläutern.

Wieder öffnet sich für uns ein Wetterfenster und nun wollen wir die 200 sm bis zu den Scilly Islands in einem Stück in Angriff nehmen. Da sich die Versorgungsmöglichkeiten auf den Inseln in Grenzen halten werden, machen wir noch einen zweistündigen Zwischenstopp im Örtchen Benodet zum Tanken und einkaufen. An der Ile Quessant vorbei verlassen wir Frankreich und queren mit Kurs Nordwest den Englischen Kanal.

Abends passieren wir den berühmten Leuchtturm Bishops Rock und erreichen die Hauptinsel St. Marys. Wir machen an einer Mooringtonne fest. Schwimmstege und eine feste Verbindung zum Land gibt es auf keiner der 5 bewohnten Inseln. Daneben liegen noch über 100 unbewohnte Inselchen, welche meist als Vogelschutzgebiete ausgewiesen werden. Mit ca. 2000 Einwohnern sind die Inseln sehr überschaubar bewohnt. Auch der Tourismus hält sich in Grenzen, da die Anzahl der Gastbetten ebenfalls auf 2000 begrenzt wurden. Reizvoll sind vor allem die weißen Sandstrände, welche auch tatsächlich ein karibisches Flair verleihen würden, wenn das Wetter entsprechend wäre. Aber zum Wandern taugt es allemal und so sind wir in Hughtown (das ist die „Hauptstadt der Scillys“) viel zu Fuß unterwegs. Ein lokaler Segler rät uns zu einem Besuch der Insel Tresco, welche die schönste sein soll. Auf dem Weg dorthin klappern wir noch ein paar Vogelschutzinsel auf der Suche nach Papageientauchern (Puffins) ab. Katrin möchte die kleinen schwarz-weißen Vögel mit den orangenen Beinen und Schnäbeln schon seit Jahren mal aus der Nähe beobachten. Tatsächlich haben wir nach längerer Suche das Glück und direkt neben dem Schiff tauchen einige Tiere auf. Sie sind wohl auf dem Rückweg von ihrem Tauchgang bei der Futtersuche.

Die Insel Tresco hat nicht nur feine Sandstrände, sondern auch den Abbey Garden. Dort gedeihen u.a. Zitronen, Bananen, Yuccas und Palmen. Direkt angrenzend befindet sich King Charles Castle. Es kann nicht besichtigt werden, weil es der Wohnsitz von Prince Charles ist, dem in seiner Eigenschaft als Duke von Cornwall auch die gesamte Inselwelt gehört.

Leider müssen wir nach nur 3 Tagen Aufenthalt die Inseln schon wieder verlassen, weil ein mächtiges Sturmtief auf uns zusteuert. Auf den Inseln wird Wind von bis zu 50 kn (10 Bf) und Wellen von 6m Höhe erwartet. Einen ruhigen Platz haben wir schon bei 3m hohen Wellen nicht gefunden. Schutz finden wir in der Bucht von Falmouth. Drei Seemeilen südlich davon segeln wir in den Helford-River hinein und gehen vor Anker. Selbst hier bekommen wir noch bis zu 40 Knoten Wind ab und schaukeln teilweise mächtig, trotzdem liegen wir sicher. 2 Tage kommen wir nicht vom Schiff, da es obendrein auch sintflutartig regnet.

Die ursprüngliche Idee, die britischen Inseln nördlich zu runden und damit Schottland nochmal einen Besuch abzustatten verwerfen wir. Vor allem die Bordfrau ist über diese Entscheidung nicht unglücklich, da wir nun weniger Strecke bis nach Hause haben, die wir in kürzeren Etappen aufteilen können. Darüber hinaus sieht das Wetter oben in Schottland momentan fürchterlich aus. Die Tiefdruckgebiete geben sich die Klinke in die Hand und mehr als 12 Grad Höchsttemperatur sind auch nicht in Sicht.

So nehmen wir uns erstmal Zeit für Falmouth, besuchen das wirklich tolle Maritim-Museum. Auch die Geschichte des Leuchtturms vom Bishops Rock ist hier aufgezeichnet. So erfahren wir, dass eine

Monsterwelle mal das Prisma des Leuchtturms in 52m über dem Meeresspiegel zerschlug. Auch ein Fischernetz klebte mal am Leuchtturm, in 23m Höhe.

Von Falmouth geht es weiter Richtung Osten zum River Dart und zum Städtchen Dartmouth. Hier können wir an Schwimmstegen festmachen, die keine Verbindung zum Land haben. Wasser und Strom gibt es hier nicht, dafür kosten sie auch nur 19 Pfund pro Nacht Für England ist das wirklich preiswert. Mit dem Schlauchboot geht's an Land und auch rüber zum Nordufer nach Kingswear. Dort fährt entlang des Flussufers noch eine richtige „Harry Potter“ Dampflock mit historischen Waggons, die im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt ist. Weiter flussaufwärts entdecken wir noch das Greenway-House. Es war das Sommerhaus von Agatha Christie und kann im Originalzustand besichtigt werden. Bei uns ist sie vor allem für ihre Kriminalromane mit Miss Marple bekannt. Tatsächlich war sie eine der erfolgreichsten Autorinnen der Literaturgeschichte. Ihre Werke sollen sich weltweit bis zu 4 Milliarden Mal verkauft haben.

Über den Badeort Torquay erreichen wir die Isle of Wight. Vor der Insel versegeln wir bei achterlichen Winden noch einen 40 Fuß - Katamaran. Der englische Eigner ist ziemlich ratlos darüber und ruft uns beim Vorbeisegeln entschuldigend zu, dass sein Boot normalerweise schneller segelt (ausreffen hilft manchmal ☺).

Da es Freitag ist und in Cowes vier Regatten stattfinden sollen, gehen wir gleich nach Yarmouth. Das Städtchen liegt im Westen der Insel und hat einen netten Hafen. Wir gehen wieder an den Sparponton ohne Landzugang und zahlen so nur die Hälfte der happigen Hafengebühren. Unsere Fahrräder setzen wir kurzerhand mit dem Schlauchboot zum 10m entfernten Marinasteg über. Eine Engländerin meint, dass das ja wie bei Mary Poppins sei, als wir die Fahrräder aus den Taschen holen, aufklappen und losradeln. Bis nach Cowes sind es 22 km incl. einiger Berge. Abends sind wir dann zwar ziemlich erledigt, aber es war trotzdem ein abwechslungsreicher Ausflug, zumal wir ein wirklich exklusiven Lunch auf der Terrasse des Royal Racing Yacht Club hatten. In Yarmouth lernen wir die Crew eines Bootes aus Eckerförde kennen. Karin und Robert haben momentan auch ein freies Jahr und sind auf dem Weg zu den Kanarischen Inseln. Sie gaben uns den Tipp, dass man in den englischen Yachtclubs gut und nicht überteuert essen und trinken könne.

Endlich hat uns ein Hoch erreicht und wir bekommen Sommertemperaturen. Nach einem kurzen Abstecher in Portsmouth suchen wir uns in der Nähe von Chichester in einem Flussarm einen Ankerplatz vor einem sehr feinen Sandstrand. Hier gehen wir auch das erste Mal baden, d.h. Katrin jedenfalls. Ich war schon Anfang April an der Algarve anbaden.

Weiter geht es nach Brighton. Wir besuchen hier den Royal Pavillon, der als Englands größte Geschmacksverirrung gilt. Der Prince of Whales, der später als Georg der IV den Thron bestieg, ließ sich diesen Palast ab 1802 bauen. Weil nach seiner Fertigstellung ganz Großbritannien aber darüber gelacht hat, kam er nie wieder nach Brighton. Ein Blick von außen genügt uns und es geht weiter nach Dover. Wir haben wieder viel Strömung und noch mehr Wind von achtern und sind wirklich sagenhaft schnell. Für die 66sm (über Grund) brauchen wir nur 8 Stunden. Das ist ein Schnitt von 8,25 Knoten. So macht segeln richtig Spaß. Vor der Einfahrt nach Dover wird es dann aber haarig. Wir segeln nur noch mit dem Großsegel und auch das ist eigentlich zu viel Tuch. Aber es sind nur noch 5 Seemeilen bis zur Hafeneinfahrt. Vor dem Wellenbrecher steht eine chaotische See. Jetzt aufs Vorschiff zu gehen, um die Segel zu bergen, will ich mir verkneifen. Vor der Einfahrt muss das Segel aber noch auf die andere Seite, so machen wir direkt vor der Einfahrt eine 270 Grad Wende um danach ungebremst in den Hafen zu brettern. Der Hafen ist zum Glück groß genug um in Ruhe die Segel zu bergen. Dover Port ist momentan eine große Baustelle, da eine neue Marina auf der Westseite des großen Innenhafens gebaut wird. Auf den animierten Bildern sieht das alles ganz schick aus, aber so schwellfrei wie momentan im Grand Ville Dock, wird man dann nicht mehr liegen. Letzteres wird den Zeichnungen zufolge zugeschüttet.

Nach kurzem Zwischenstop in Ramsgate wollen wir die Themsemündung Richtung London passieren. Wir haben gerade Springtide. Unser Handbuch rät, wenn möglich eben diese Zeiten zu vermeiden.

Aber eine Woche warten wollen wir nicht und so wähle ich den Tiefwasserweg der Großschifffahrt für die Einfahrt in die Themse. Außerdem passen die Tidenzeiten insofern, als dass wir nicht in der Nacht los müssen. Wir starten um 8 Uhr bei Niedrigwasser und haben nun ca. 7h mitlaufende Tide.

Der Mündungstrichter ist riesig und so ist bei Erreichen der ersten Ansteuerungstonne nicht mal Land vor uns zu sehen. Das erste was wir entdecken, sind auf Stelzen stehende Verteidigungstürme, die zu Kriegszeiten wohl mal die Themsemündung schützen sollten. So sind wir gut 25 sm unterwegs, bevor wir das Gefühl bekommen überhaupt in einen Fluss einzufahren. Von hier aus sind es nochmal 50 sm bis in die Innenstadt, die wir mit der einen Tide nicht schaffen werden. So suchen wir uns gegen 15 Uhr bei London Tilbury einen Ankerplatz. Tilbury ist einer der großen Frachthäfen Londons. Hier habe ich in den 1980er Jahren mal mit einem Frachter gelegen.

Kurz vor dem Ankermanöver bringt uns die Polizei auf und fragt uns aus. Sie haben aber nichts dagegen, dass wir hier ankern und übergeben uns noch ein Informationsblatt der Themse und aller Anlegemöglichkeiten. 2h später liegen wir im satten Gegenstrom von 3 kn und sind wieder mal froh, dass unser Ankergeschirr so robust ist.

Am Tag darauf müssen wir noch das große Sperrwerk der Themse passieren, welches bei Sturmfluten geschlossen wird. Das Gebiet ist per UKW Funk überwacht. Wir müssen uns für die Passage artig anmelden und bekommen dann ein Gate zugewiesen durch das wir fahren dürfen.

Während die Themsefahrt östlich des Sperrwerkes ziemlich öde war, da sie fast ausschließlich von Industrie geprägt ist, kommen wir jetzt in die spannende Innenstadt. An Backbord passieren wir die Greenwich Halbinsel mit neuen Hochhäusern und einer Seilbahn über den Fluss. Danach folgt das altherwürdige Greenwich mit seinem Nullmeridian und dem ehemaligen Hospital der königlichen Marine aus dem 19. Jhd. Heute beherbergt der Komplex das Trinity College of Music. Gleich daneben liegt die Cutty Sark, einer der letzten segelnden Teeklipper, die nach Ostindien fuhren. Wir passieren etliche ehemalige Werften, von denen heute lediglich die Namen übrig geblieben sind und an deren Stelle edle Eigentumswohnungen auf ihre Besitzer warten.

Angemeldet sind wir in der Limehouse-Marina. Sie ist ca. 2 km von der Towerbridge entfernt und liegt damit ziemlich zentral. Noch zentraler liegt das St. Catharinen-Dock. Aber die Preise, die hier aufgerufen werden, sind einfach Wucher: 6,30 Pound Sterling pro Meter Schiffslänge und Nacht. Trotzdem fahren wir natürlich vor bis zur Towerbridge um ein paar Fotos zu schießen. Hier geht es für Segler ohnehin nicht weiter.

Zurück an der Limehouse-Marina melden wir uns zur Schleusung an. Alle Häfen sind hier durch Schleusen von der Tiden-Themse getrennt. Wir haben immer noch 2,5 kn Strömung und es wird ziemlich knifflig bei dem Seitenstrom und dem von den Schnellbooten verursachten Wellen im richtigen Moment in die kleine Schleuse einzufahren. Die Marina gleicht dann aber einem Ententeich und wir können entspannen. Geschafft, wir sind in London!

Natürlich steht ein straffes Sightseeing Programm auf dem Plan, bevor es nach 5 Tagen dann wieder Themse abwärts und raus auf die Nordsee geht. Wir legen noch einen Zwischenstopp in Ramsgate ein bevor wir die Insel endgültig Richtung Belgien und Holland verlassen.

Ramsgate und damit England haben wir am 4. Juli verlassen. Für eine Nacht geht es über die Nordsee nach Belgien. Der Hafen von Oostende ist überfüllt und wir liegen deshalb im Päckchen. Die Hauptsegelsaison hat wohl begonnen. Morgens weiter nach Holland. Scheveningens Hafen ist noch voller und wir verziehen uns ins den Vorhafenbecken. Dort stinkt es nach irgendeiner Chemikalie, die hier wohl umgeschlagen wird. Das Wasser ist rot und eklig.

Die Nordsee bleibt ruhig und wir erreichen den Texel noch im Tageslicht. Wir finden tatsächlich noch einen Liegeplatz und bleiben einen Tag. Mit den Fahrrädern geht's über die Badeinsel. Höchster Punkt der Insel: 17 Meter.

Nach einem kurzen Zwischenstopp im überfüllten Hafen von Vlieland, verlassen wir Holland und erreichen am 9. Juni gegen 21. Uhr Borkum und damit Deutschland. Die Ansteuerung von Westen her wird nicht einfach. Wir dürfen hier das erstmal erleben, dass sich das betonnte Fahrwasser nicht mehr dort befindet, wo es in der wenige Monate alten Seekarte festgehalten wurde. Zudem haben wir Strom und Wind von achtern und rasen gnadenlos auf die Insel zu. Dort, wo das Fahrwasser sein müsste, ist jetzt eine Sandbank! An dieser bricht sich sichtbar die Welle. Wir vertrauen der geänderten Betonung, die uns lt. Seekarte über nur 50 cm tiefen Wasser führt. Was für eine Aufregung!

Die Tide und die Windbedingungen zwingen uns allerdings morgens um 5 Uhr weiter zu segeln und so sind wir schon gegen 10 Uhr auf Norderney. Das hat den großen Vorteil, dass wir einen gerade frei gewordenen Platz finden. Norderney ist, wie die anderen Nordseeinseln, ein großer Haufen Strandsand und man kann hier eigentlich nur Fahrradfahren, baden oder shoppen. Letzteres wollen wir uns für Helgoland aufheben, also wird geradelt. Auf dem Rückweg geht es in den Supermarkt. Endlich können wir wieder ohne Übersetzer lesen, was wir kaufen wollen.

Am Tag drauf geht es „erst“ um 6.30 Uhr los (wir lieben die Tide ☺). Weiter geht's nach Helgoland. Hier sind wir mit Niko verabredet, dem Sohn unserer Segelfreunde aus Geesthacht. Der junge Mann hat sich ein 8 Meter langes Boot gekauft und ist einhand unterwegs. Die 50 sm bis zum „Fuselfelsen“ können wir komplett segeln.

Bei Ankunft geht es als erstes in den Binnenhafen zur Tankstelle. Der Liter Diesel kostet hier 89 Cent. Da freut sich der Skipper. Im Hafen ist wieder Päckchenliegen angesagt, aber auf Helgoland ist dies im Sommer der Normalfall. Das Wiedersehen mit Niko wird lustig und wir verbringen einen tollen Abend zu dritt. Das 5 Liter Fässchen Bier ist erst gegen 2 Uhr alle. Morgens müssen wir trotzdem um 7 Uhr raus, nicht weil wir ablegen wollen, sondern weil das Boot neben uns los will und wir an ihm dran liegen. So kreisen wir erstmal ein paar Minuten durch den Hafen, bis sich das Päckchen aufgelöst und neu geformt hat.

Für uns steht nun fest, dass wir nicht durch den Nord-Ostseekanal und auf direktem Weg nach Hause segeln. Von überfüllten Häfen haben wir genug und ab Kiel würde das in der Hochsaison sicherlich so weitergehen.

Unsere freie Zeit bis Ende August reicht noch für einen Abstecher nach Norwegen und so geht es ab Helgoland erstmal nach List auf Sylt. Auf die deutsche Edelinselfelnd wollten wir schon immer mal und außerdem liegt sie auf unserem Weg Richtung Norden. Der kleine Inselhafen von List hat laut Handbuch ganze 3 Gästeplätze und unser Bootsnachbar auf Helgoland rät uns ab. Wir versuchen es trotzdem und werden angenehm überrascht.

Die Ansteuerung ist, wie bei allen Nordseeinseln (bis auf Helgoland), mit reichlich Strömung verbunden. 3kn Strom ziehen uns regelrecht ins Seegat. Wie der Segler vor uns schnippeln wir ein bisschen das Fahrwasser um abzukürzen. Katrin ist am Ruder und will noch kurz vor einer großen roten Tonne zurück ins Fahrwasser einbiegen. Ich sag noch: „Das schaffst du nicht mehr.“ Und wir bewegen uns mit 3kn seitlich auf diese Tonne zu. Mein Griff zum Zündschlüssel und Vollgas geben dauert keine 3 Sekunden. Schon rauscht das Ungetüm hinter unserem Heck knapp vorbei. Das war verdammt knapp!

Der Hafen von List ist wirklich winzig, aber wir haben Glück und finden einen freien Gastplatz. Irgendwie hätten wir uns das hier alles mondäner und edler vorgestellt, aber es ist einfach nett. Die berühmte Hafenkneipe von Gosch liegt direkt hinter der Pier und wir trinken dort unser Bier bei Shantymusik direkt zum Akkordeon.

Über gut ausgebaute Radwege radeln wir nach Westerland. Der Strandzugang kostet 4 Euro Eintritt pro Person und so machen wir einen Stadtbummel. Westerland ist ein typisches Touristen-Städtchen mit edler Shoppingmeile, Cafés und Restaurants. Im Vergleich mit den Orten auf Hiddensee, ist Sylt jedenfalls für uns nur zweiter Sieger. Ich will jedenfalls nicht zurück nach Westerland ☺. Trotzdem

machen wir dann doch genau dies am kommenden Tag. In Westerland haben wir nämlich einen Waschsalon entdeckt und so geht's mit den Wäschesäcken zum Bus und wieder zurück nach ...

Nach 4 Tagen zeichnet sich endlich ein Wetterfenster ab. Dies erlaubt es uns nun, direkt nach Norwegen durchzusegeln. Am 18. Juli verlassen wir Sylt mit Kurs Nord. 220 sm liegen vor uns. Leider verlässt uns der Wind schon wenige Stunden nach dem Auslaufen und so brummt der Diesel für ganze 150 sm. Die Nacht ist hier im Norden zum Glück nur kurz und so geht gegen 4.30 Uhr wieder die Sonne auf. Vormittags begleiten große Tümmler unseren Weg. 60sm vor der Südküste Norwegens setzt endlich der versprochene Ostwind ein und bringt uns bis nach Kirkehamn. Die Schäreninsel erreichen wir gegen 23.30 Uhr. Zum Glück haben wir noch genug Restlicht um uns zwischen den Felsen zurechtzufinden und zu ankern. Brauchbare Ankerplätze scheint es hier in Norwegen nur wenige zu geben. Die Buchten bieten zwar einen guten Schutz vor der Nordsee, aber sie sind leider auch verdammt tief und teilweise mit felsigen Böden ausgestattet.

Der Ostwind hält noch einen Tag an und so können wir bald darauf in Stavanger festmachen. Hier ist wegen des alljährlichen Foodfestivals der Innenstadthafen gesperrt und so wird es im anderen Hafen wieder voll. So viele Norweger auf einen Fleck erlebt man wohl sonst nur in Oslo. Neben dem Festival besuchen wir auch das Ölmuseum und erfahren, wie Norwegen durch die Erdölfunde in der Nordsee ab 1967 sukzessive zu einer der reichsten Nationen der Welt wurde.

2 Tage später erkunden wir den Lysefjord, fahren an einigen Wasserfällen und den bekannten Felsformationen Preikestolen und Kjeag vorbei. Mit Lysebotn erreichen wir das Ende des Fjords. Neben ein paar Motorbooten liegt hier noch eine andere deutsche Yacht, mit deren Besatzung kommen wir schnell ins Gespräch. Heiko und Jutta, beide Tischler, verbringen die 3 bis 4 Sommermonate auf ihrem Boot und arbeiten im Winter für den kommenden Sommer. Gestern waren die zwei am Kjeag. Sie erzählten uns von langen Menschenschlangen, welche darauf warteten sich auf dem berühmten Felsenbrocken, der in der Felsspalte steckt, ablichten zu lassen. Ok, das ist nicht so unser Ding. Also machen wir ein paar Wanderungen im Tal und sind hier fast allein unterwegs.

Auf dem Rückweg von Lysebotn stoppen wir in Flörli. Die alte Kraftwerkssiedlung hat hier was ganz besonders zu bieten. Eine alte Holzterrasse mit 4444! Stufen führt den steilen Felsen hinauf von N.N. (Meeresniveau) auf 740 Höhenmeter. Der Stausee oben fungiert noch heute als Reservoirs und Antrieb für das nun neue Wasserkraftwerk, welches in den Felsen hineingebaut wurde. Die Treppe gehörte noch zum alten Kraftwerk und führt entlang der beiden großen Fallrohre, durch die das Wasser vom Reservoir den Turbinen zugeführt wurde.

Wir versuchen uns an der Treppe. Katrin wirft bei 800 Stufen das Handtuch, ich gehe noch weiter bis auf 2800 Stufen bzw. 480 Höhenmeter. Dort ist in meiner Karte das Café 4444 eingezeichnet. Als ich schnaufend mein Ziel erreiche muss ich feststellen, dass es wohl schon seit geraumer Zeit geschlossen hat. Der Ausblick von hier ist natürlich toll. Aber was soll's, also wieder 2800 Stufen runter gehen und zurück zum Schiff.

Wir verlassen den Lysefjord um noch einen Abstecher zum Hardangerfjord weiter nördlich zu machen. Hier liegt der Folgefonna Nationalpark mit dem gleichnamigen Gletscher. In Sondal können wir an einem Campingplatz anlegen. Eine Wanderung führt uns bis zum Gletschersee. Der Gletscher selbst bleibt aber unerreichbar, da er sich in den letzten 20 Jahren deutlich in Richtung Bergspitze zurückgezogen hat.

Um dem Gletscher doch noch auf die Pelle rücken zu können, segeln wir weiter bis nach Jondal und passieren auf unserem Weg den 60-sten Breitengrad Nord. Von Jondal aus soll ein Bus hochfahren zum Sommerskicenter. Natürlich ist der heutige Bus längst weg und außerdem muss man mindestens 5 Stunden oben bleiben, bis ein Bus wieder runter fährt. Abends lernen wir Falk und Tanja kennen. Die jungen Leute sind mit ihrem VW T3 unterwegs und wollen morgen auch hoch zum Gletscher. Sie haben eine geführte Gletscherwanderung gebucht, bei der man mit Spikes, Eisaxt, Gurten und Helm ausgerüstet wird und ca. 6km angeleint über Schnee und Eis läuft. Ich bin begeistert. Katrin zögert noch, aber 2 Stunden später buchen wir auch. Am nächsten Morgen geht's hoch zum Gletscher.

Wasser- und winddichte Kleidung sollen wir mitbringen, deshalb fahren wir in unseren Segelklamotten hoch. Schuhe werden gestellt bei Bedarf.

Schon die 19 km lange Busfahrt bis zur Gletscherkante ist ein Erlebnis. Was für eine Landschaft! Die kurvenreiche Straße hinauf ist kaum breiter als unser Bus und so haben wir des Öfteren vom Fenster aus den freien Blick hinab in den Abgrund.

Angekommen am Sommerskicenter erwartet uns tatsächlich ein in Betrieb befindlicher Skilift und diverse Sommerwintersportler auf ihren Brettern. (Wir haben Ende Juli!!!) Ein junge Truppe Norweger nimmt uns in Empfang. Schnell werden wir ausgerüstet, dann eine kurze Einweisung und schon geht's los. Beworben wird die Wanderung als geeignet für „Jeden, zwischen 8 und 80 Jahren“ mit normaler Kondition. Nach dem ersten Aufstieg, es sind 200 Höhenmeter im lockeren Schnee und mit entsprechender Ausrüstung, fragen wir uns wie ein 80 Jähriger hier lebend hochkommen soll. Aber die Norweger sind da vielleicht anders konditioniert. Katrin fehlen jedenfalls im wahrsten Sinne die Worte als wir oben ankommen. Später erfahren wir, dass dieser Aufstieg dazu dient die Leute in 3 Niveaugruppen einzuteilen. Wir landen mit unserer Leistung in der mittleren Gruppe und werden mit 8 Russen zusammengebunden. Da wir beide vorn sind in der Leinenreihe, haben wir das Gefühl die Russen über den Gletscher ziehen zu müssen. Die nächsten Stunden werden zu einer wirklich unglaublichen Erfahrung. Mit den Spikes laufen wir über das blau schimmernde Eis des Gletschers, schauen in Gletscherspalten und genießen den überwältigenden Ausblick auf Gletscherseen und schneebedeckte Bergspitzen. Unser Guide erklärt uns, dass der Gletscher jedes Jahr ca. 10m wandert und leider auch immer kleiner wird.

Die Gletscherseen ringsum dienen übrigens der Energieversorgung des Landes per Wasserkraft. Im Winter sinkt der Wasserspiegel ab, da der Regen als Schnee fällt und somit nicht in die Seen fließen kann. Mit der Schneeschmelze steigen die Spiegel wieder an. Außerdem wird im Sommer überschüssige Elektroenergie genutzt um Wasser wieder hochzupumpen. So kann Norwegen 95% seines Energiebedarfes (ähnlich wie Neuseeland) über erneuerbare Energien abdecken.

Die Gletscherwanderung unser Abschlusshighlight der Reise. Einen total verregneten Tag warten wir in Jondal noch ab, bevor es dann endgültig zurück nach Deutschland geht.

Irgendwie zieht jetzt die Heimat und wir benötigen nur eine Woche um von Stavanger mit einem Abstecher nach Skagen und Anholt, um nach Greifswald zu kommen.

Am 20.8.2017 erreichen wir nach 4400 sm im Kielwasser ab La Palma unseren Heimathafen Greifswald.

Torsten Gräser, SY Taras