

Von Greifswald zu den Azoren

Torten Gräser – SY Taras

Fahrtgebiet: Atlantik

Wir gönnen uns in diesem Jahr eine längere Auszeit und unser erstes Etappenziel heißt Azoren!

Nach 6 Jahren Enthaltbarkeit, jedenfalls was Blauwassertörns betrifft, können wir nun endlich wieder die Leinen loswerfen ohne ständig die noch verbleibenden Tage rückwärts zu zählen. Das erste Etappenziel für einen längeren Aufenthalt heißt daher Ponta Delgada auf der Insel Sao Miguel. Letztere gehört zur östlichen Inselgruppe der Azoren. Mit Hilfe meines Sohnes Julius und meines Stegnachbarn Heinz geht es am 4.6. endlich los. Zu dritt verlassen wir Greifswald, verbringen eine ruhige Nacht vor Anker vor dem Weststrand von Hiddensee und machen von dort einen Schlag nach Orth auf Fehmarn. Das Zollboot Usedom hat scheinbar lange Weile und stattet uns einen Besuch ab, fragt über Funk woher und wohin und lässt uns dann ziehen, zum Glück, die üppig gebunkerte zollpflichtige Ware hätte dann wohl doch ein paar Fragen aufgeworfen. Nach einem weiten Seetag laufen wir schon in Kiel ein. In Kiel Holtenau werden wir zusammen mit den Frachtern geschleust, da die alte Schleuse wohl saniert bzw. neu gebaut wird. Mit weiteren 5 Yachten liegen wir direkt hinter 2 Frachtern mittlerer Größe. Die Fachterkapitäne machen dann auch ihre Witze über Funk. Der eine meint zum anderen: „Gib mal kurz Stoff, danach sammeln wir die Reste ein und tun sie in die gelbe Tonne“. Das finden wir nicht wirklich komisch aber wir halten lieber die Klappe man weiß ja nie..... Über Rendsburg erreichen wir dann auch pünktlich Brunsbüttel. Hier warten wir einen Tag um einen ungemütlichen Nordwest-Wind passieren zu lassen. Ich nutze den Tag um neu zu verproviantieren für die Nordsee. Für die Fahrt nach Cuxhaven müssen wir zeitig raus, da wir nach der Schleuse schon in Tidengewässern sind und die Elbe nicht gegen den Strom runterfahren wollen. Ich stehe um 7 Uhr auf und schalte schon mal den Funk ein um zu hören wie die Lage vor der Schleuse aussieht. 15 min später höre ich die Aufforderung zum Einfahren der Sportboote und es wird hektisch im kleinen Hafen. Ich pfeife Julius aus der Koje der kaum Zeit hat sich anzuziehen, natürlich legen 4 Boote gleichzeitig ab, wir schaffen es aber ohne Blessuren raus zu kommen und gehen als letztes Boot in die Schleuse. Schon beim Ablegen stelle ich fest, dass die Spannung meiner Verbraucherbatterien trotz Ladung im Keller ist. Nach stoppen des Motors auf der Elbe kann ich am Voltmeter zusehen wie die Spannung auf unter 12V abfällt. Die AGM Batteriebank (360 Ah) und das Ladegerät sind neu. Wo ist also der Fehler? Neu ist die 200 A Hauptsicherung für die Verbraucherbatteriebank. Die überbrücke ich und es passiert leider nichts. Also weitersuchen. Ich trenne die 3 neuen Verbraucherbatterien und hänge sie nacheinander ans Netz, alle zeigen das gleiche Bild, die Batteriespannung sinkt, vor allem nach Einschalten des energiehungrigen Kühlschranks. Komisch ist, dass die Spannung gemessen an den Batterien in Ordnung ist. Nur die diversen Verbraucher melden Unterspannung. Meine letzte Idee ist, den Hauptschalter aus und wieder einzuschalten. Siehe da der Fehler ist weg und die Spannung wieder konstant. Es ist Samstagmittag und ich bekomme in Cuxhaven kurz vor Ladenschluss noch einen neuen Hauptschalter beim Ausrüster. Was für ein Stress wegen eines 30 Euro Bauteils! In Cuxhaven steht der erste

Crewwechsel an. Frank und Jacques werden mich bis nach Brest begleiten. Am Montag, den 13.6. werfen wir im strömenden Regen kurz nach 8 Uhr die Leinen in Cuxhaven los. Für Jacques wird es die erste Tour die länger als ein paar Stunden dauert. Frank ist ein alter Hase und hat mich 2009 schon über den Atlantik begleitet. Der Ostwind bleibt uns noch bis zum nächsten Morgen erhalten. Um 8:30 haben wir Vlieland querab und müssen jetzt Richtung SSW drehen. Ab hier geht es nur noch per Maschine weiter. Aufgrund des aufkommenden Gegenwindes peile ich Den Helder an für den Landfall. Da die Strömung aber gerade beginnt mitzulaufen beschließen wir doch noch die 25 sm bis nach Ijmuiden weiter zuzufahren. Sowa wird natürlich bestraft und wir müssen uns auf den letzten Meilen ziemlich quälen bei 4-5 Bf direkt von vorn. In der Nacht beginnt das AIS Radar des Öfteren auszufallen, mit einem Neustart ist es dann immer wieder betriebsbereit. Außerdem sind 2 Nähte an der Genua aufgegangen die nachgenäht werden müssen. Ijmuiden ist in etwa das Hässlichste was man sich an Küstenstädten vorstellen kann. Eine riesige Aluminiumfabrik steht direkt am Strand und qualmt aus diversen Schornsteinen. Wir haben keinen Grund hier länger zu verweilen. Wir nähern die Genua und zerlegen das AIS ohne aber einen Fehler zu entdecken. Der hiesige Ausrüster kann auch nicht weiterhelfen. Also geht es am nächsten Morgen weiter Richtung Den Haag, genauer nach Scheveningen, hier soll es weitere Yachtausrüster geben. Das AIS läuft jetzt länger bis zum nächsten Ausstieg, hat das Kontaktspray etwa geholfen? In Scheveningen können die Ausrüster nur was bestellen, haben nichts auf Lager, also geht es am 16.6. nach einem kurzen Stadtbummel weiter Richtung Ärmelkanal. Gegen 15 Uhr queren wir die Mündung vor Rotterdam. Hier laufen die Frachter im Minutentakt aus und ein. Natürlich fällt gerade jetzt das AIS vollständig aus und wir können den Schiffsverkehr nicht mehr verfolgen. Die Sicht ist aber gut und Frank unterstützt mit einer AIS App auf dem Iphone. Das funktioniert natürlich nur solange Netzabdeckung vorhanden ist. Ich bestelle kurzerhand ein identisches Ersatzgerät über SVB und lasse es von der 3. Crew nach Brest mitbringen. Bis dahin muss das dann halt ohne gehen (ging ja früher auch). Hinter Antwerpen umkreist uns ein Boot der Belgisches Küstenwache und spricht uns auf UKW Kanal 16 an. Ich verstehe kein Wort des Gemisches aus Belgisch und Englisch. Daher gehe ich auch nicht an den Funk und bleibe einfach hinterm Steuer sitzen. Nach einer Weile drehen sie ab und verschwinden. So geht's also auch! Wieder durchsegeln wir eine Nacht und stehen am Morgen vor Calais. Da für die kommenden Tage Wind aus NW vorhergesagt wird, entscheide ich mich doch für Dover und wir queren das fast 20 sm breite Verkehrstrennungsgebiet der Straße von Dover. Mit Verlassen der Holländischen Küste hatte sich das AIS übrigens wieder erholt und läuft seit dem ohne Beanstandungen. Es hat wohl Angst ausgetauscht zu werden. Der Funkkontakt mit Dover Portcontrol ist wie immer freundlich und verständlich, sie schalten für uns die Westeinfahrt auf grün und wir fahren gleich durch bis zur Dieselbunkerstation. Auch hier ein überaus freundlicher Tankwart und der Diesel ist mit umgerechnet 1,11 Euro/Liter preiswert. In Dover feiern wir Franks Geburtstag in einem Micro Pub, nur das Wetter verhält sich very british, es regnet ausgiebig und wir kommen gut durchnässt zurück aufs Boot. Da wir im Grandville Dock liegen, kommen wir am nächsten Morgen erst 3 h nach Niedrigwasser über das Süll vor dem Dock. Die Strömung ist hier zum Wasserstand versetzt und beginnt bei Niedrigwasser Richtung SW also Atlantik zu laufen. Daher verlieren wir ein paar Stunden Mitstrom. Ab Dover liefern wir uns eine kleine Regatta gegen ein kleineres Boot, dass sich nur unter Code Zero auf Abstand halten lässt, als der Wind zunimmt und wir das große bunte Segel wegnehmen müssen, kommt er auf und, ja er hatte die ganze Zeit die Maschine mitlaufen lassen, kein Wunder das wir ihn nicht loswurden. In der Nacht

des 19.6. erreichen wir den Osteingang des Solent und die Isle of Wight, das Segel-Mekka von England. Wir kreuzen bis zur Fahrwinde auf und erreichen bei Sonnenaufgang Cowes. Es ist Sonntagmorgen und die beiden Marinas sind brechend voll. Wir motoren den River Medina weiter hinauf und legen uns einfach an einen freien Ponton der keinen Zugang zum Land hat. Wir sind hundemüde und wollen ein paar Stunden schlafen. Gegen Mittag sind wir halbwegs fit und Cowes Yachthafen kann mir auf meine Nachfrage einen Liegeplatz anbieten. Also nichts wie hin. Die Leinen sind schon fast gelöst, ich werfe den Motor an aber der Ölwarner hört nicht auf zu lärmern nach dem Start. Ich warte noch 10 Sekunden und stoppe die Maschine, was war das denn? Die Maschine ist erst 3 Jahre alt! Ab in den Maschinenraum, Ölstab raus, ups kaum noch Öl drin. Aber wieso? Beim Check vorgestern war das Öl noch da! Blick in die Bilge, da ist es ja, die Bilge ist Schwarz vor Motorenöl, na super. Der nächste Blick geht unter den Motor, massive Leckage unterm Ölfilter, kein Wunder der Ölfilter ist ja auch lose, eine ganze Umdrehung kann ich ihn festziehen. Wie hat der das nur geschafft? Der letzte Ölwechsel war im Herbst 2015 und seitdem hat er ab Berlin ein paar hundert Meilen abgespült. Wie dem auch sei, Filter festziehen, neues Öl drauf und ab in die Marina. Der Ölwechsel war zwar noch nicht fällig, ist damit dann aber wohl erledigt. Den Rest des Tages haben wir mit Öl absaugen und Bilge reinigen verbracht. In Cowes legen wir endlich mal einen Hafentag ein, da es im Ärmelkanal aus SW bläst und wir zurück zur französischen Küste und zu den englischen Kanalinseln wollen. Fahrrad fahren fällt unter diesen Bedingungen aus, zumal es gießt wie aus Eimern. Beim Fahrradhändler mieten wir für 30 Pfund ein Auto und Frank rast im Affenzahn über die Insel. Auch dass es ein Schaltwagen ist und wir Linksverkehr haben scheint ihn nicht sonderlich zu bremsen. Zum Glück hat die Kiste nur gefühlte 40 PS und er verzweifelt regelmäßig wenn es bergauf geht. Tatsächlich fahren wir fast die gesamte Küste ab. Nach dem Regen und einer kurzen Sonnenphase zieht (typisch englisch) dichter Seenebel auf und macht uns bei Blick auf die Needles einen Strich durch die Rechnung. Die kleinen und berühmt berüchtigten einzelnen Felsen an der Westspitze der Isle of Wight sind kaum zu erkennen. Ich tröste ihn und meine, dass wir doch in ein paar Stunden dran vorbei segeln, allerdings im Dunkeln, er kann sie sich dann auf dem Radar ansehen. Den Leihwagenschlüssel werfen wir einfach in den Briefkasten beim Händler und starten gegen 21 Uhr mit ablaufendem Wasser. Bei besagten Needles verlassen wir den Solent und es erwartet uns eine gewaltige Restsee vom Tage gegen die der mitlaufende Strom steht. Taras bohrt sich in die Wellen und wir nehmen reichlich Wasser über. Zum Glück können wir die Berge nicht sehen. Nach einer Stunde ist der Spuck aber vorbei, wir können abfallen und bekommen einen brauchbaren Wind aus West. Wieder müssen wir über die Hauptstraße der Dampfer, aber das AIS läuft immer noch und wir haben es trotz Dunkelheit gut im Griff. Alderney ist die nördlichste der von England unabhängigen Kanalinseln. Durch die vor dem Hafen quersetzende Strömung von ca. 4 Knoten (wir haben Springzeit), laufe ich das erste Mal einen Hafen fast quer zur Schiffsrichtung an. Was für ein blödes Gefühl ich halte stur auf die Felsen der Insel zu und fahre doch korrekt in die Bucht von Port Braye ein. Mit Anlaufen von Alderney verlassen wir sogar die EU und müssen einklarieren. Besucheryachten liegen an Mooringtonnen und die Besatzungen können nur per Wassertaxi oder eigenem Dinghy an Land. Die Insel ist ein Paradies für Wanderer und Naturliebhaber, es gibt sehr wenige Touristen dafür aber insgesamt 14 viktorianische Festungen oder deren Ruinen. Von 1847 bis 1858 wurde Alderney als Antwort auf den französischen Kriegshafen Cherbourg zum „Gibraltar des Ärmelkanals“ ausgebaut. Die Nazis schütteten dann im Zuge des 2. Weltkriegs noch Beton drauf um ihren Nordatlantischen Schutzwall auszubauen. Langsam aber sicher

holt sich die Natur ihr Territorium wieder zurück. Wie immer haben wir keine Zeit zu verlieren und am 22.6. geht es auf nach Brest. Es bleiben noch 150 sm und so binden wir uns seit Cuxhaven die 5 Nacht auf See ans Bein. Eigentlich wie auf einem Kreuzfahrtschiff, nachts segeln und am Tage Ortsbesichtigungen. Blöd nur das keine Passagiere an Bord sind, die nachts schlafen können..... Die Überfahrt verläuft ruhig mit wenig Schiffsverkehr, aber auch wenig Wind. Vor Brest kann ich endlich Jacques Sprachkenntnisse gewinnbringend einsetzen. Er telefoniert mit der Marina du Chateau und klärt Liegeplatz, Dieseltanken usw. ab. Gegen 16 Uhr ist es dann geschafft, seit Greifswald stehen jetzt 970 sm auf der Uhr. Hier in Brest erfolgt der letzte Crewwechsel. Meine neue Crew, Christoph und Tommy kommen pünktlich mit Flugzeug und Bahn an. Zu Fuß und mit dem Bordrad als Packesel sind es nur 20 min. bis zur Marina du Chateau und zum Schiff. Die Aussicht von der Hochstraße hinunter zu den Hafenanlagen und zur Marina ist auch schon das Beste was ich den beiden von Brest bieten kann. Viel gibt die Stadt wirklich nicht her. Sie rühmen sich natürlich mit ihrem Chateau, die Burg hat tatsächlich eine 1700 Jahre währende Geschichte und wird bis heute militärisch genutzt. Nur ein kleiner Teil der Burg ist zum Museum umgebaut und kann besichtigt werden. Die Windvorhersage für die Biskaya sieht nicht wirklich brauchbar aus. Am ersten Tag noch NW Wind danach auf W und SW drehend. Da die beiden nur 14 Tage „gebucht“ haben und wir in dieser Zeit die Azoren erreichen wollen, ist warten auf passenden Wind keine Option. Am 27.6. verlassen wir gegen 9 Uhr Brest und segeln bei ruhigem Wetter und NW Wind aus der Rade de Brest. Der Spaß hält allerdings nicht lange an. Der Wind nimmt ab und die Welle deutlich zu, letztere kommt auch noch aus verschiedenen Richtungen, da sie scheinbar von dem großen Riff, der Chaussee de Sein, zurückgeworfen wird. Das Riff erstreckt sich über ca. 15 sm nach Westen. Erst danach beruhigt sich die See. Erste Delphine besuchen uns in der Nacht und ab Tag 2 können wir auch wieder segeln mit Kurs SW. Für die Azoren reicht es natürlich nicht, aber ich gehe jetzt ohnehin davon aus, dass wir in A Coruna an der spanischen Nordwestecke einen Zwischenstopp einlegen werden. Trotzdem halten wir so westlich wie möglich und segeln permanent hoch am Wind. So können wir schnell das Festlandschelf verlassen und segeln bald in tiefblauem 4000m tiefem Wasser. Wir kommen ein Stück raus aus der Biskaya und haben A Coruna bald in Südpeilung. Christoph hofft schon darauf doch noch direkt zu den Azoren zu kommen, aber die Wettervorhersage bleibt stabil und wir bekommen unseren WSW mit 4-5 Bf. Damit können wir jetzt wenigsten A Coruna anhalten und werden nicht weiter in die Bucht versetzt. Aus früheren Reisen weiß ich, wie schwierig es sein kann da wieder raus zu kommen. Zum Glück war die Nacht vorher ruhig und ich konnte mal 5h am Stück schlafen. Unter Kreuzfock und gerefftem Großsegel laufen wir mit 7 kn Richtung Süden, was für ein Ritt. Die Welle kommt zum Glück aus West und Taras setzt überaus weich ein, wie es sich für einen gemäßigten Langkieler gehört. Gegen Mitternacht des 3 Tages sind wir ca. 20 sm vor A Coruna. Auf dem AIS (das alte funktioniert immer noch) sehen wir eine Unmenge an Fischkuttern die den Hafen von A Coruna verlassen und uns entgegen kommen. Und so wie das mit Fischern halt ist, hält keines der Boote seinen Kurs. Bei 40 Kuttern höre ich auf zu zählen, weil ich den Überblick verliere. Wir versuchen einen großen Bogen um die Flotte zu machen. Radar, AIS und Ausguck sind jetzt ständig besetzt. 5 sm vor dem Hafen gehe ich ans Ruder um schnell reagieren zu können. Eine gewaltige Atlantikdünung die gradewegs in die Bucht läuft, macht die Ansteuerung nicht einfacher. Vorbei am Fischereihafen fahren wir tief in die Bucht und gegen 2:30 Uhr fällt endlich der Anker vor dem Südstrand. Der Schwell ist hier erträglich und wir können erstmal ausschlafen. Vorher gibt es natürlich den wohl verdienten Anleger, salud oder chin

chin wie der Spanier sagt! Gegen Mittag sind wir fit für die Marina und motoren erstmal zur Tanke um den 220 Liter Tank wirklich randvoll zu machen. Jetzt stehen uns mit Reservekanistern ca. 250 l zur Verfügung mit denen wir rechnen können. Damit könnten wir ca. 400 sm, also knapp die Hälfte der verbleibenden Strecke zu den Azoren zurücklegen. Je nach Ausprägung und Lage des Azorenhoches könnte es eine längere Flautephase geben. A Coruna hat Charme, vor allem die Altstadt. 2009, während unserer letzten Reise haben wir hier viel Zeit verbracht. Meine Crew kennt die Stadt noch nicht und so nutzen wir den einen Nachmittag zum Stadtbummel. Meine frisch gezogene Mittelfristvorhersage für den östlichen Atlantik sagt uns für die kommenden 4 Tage gute nördliche Winde voraus. Richtung Azoren allerdings abnehmend und ab Tag 5 Wind aus SW, also auf die Nase. Damit war klar, dass wir Morgen mit Hochwasser A Coruna verlassen werden. Am 1.7. gegen 13 Uhr laufen wir aus, entlang der Küste geht es unter Maschine, dann segeln wir (nicht ganz rechtwinklig) über das Verkehrstrennungsgebiet. Am nächsten Morgen wieder Flaute und der Motor muss helfen. So war das nicht gedacht, also stoppe ich den Motor nach weiteren 6h und wir versuchen zu segeln. Mehr als 2,5 kn sind unter schlagenden Segeln aber nicht drin. Das Großsegel hämmert im Takt der Dünung gegen den Mast und lässt das Rigg erzittern. Es nervt! 3 h später frischt es endlich auf aus Nord und wir kommen ganz passabel voran. 3 weitere Stunden später fangen wir an zu reffen, wir laufen auch nach verkleinern der Segelfläche noch Rumpfgeschwindigkeit. Abends bläst der sogenannte portugiesische Norder mit kräftigen 5-6 Bf und Taras segelt ständig über 7 kn. Die Freiwache findet bei den Bewegungen und Geräuschen im Schiff kaum Schlaf. Aber der permanente Schlafmangel und Oropax helfen dann doch beim Einschlafen. Der Ritt auf den Wellen zahlt sich aus. Unser zweites 24h Etmaal beträgt stolze 172 sm, das am Tag darauf noch 164 sm. Die Angel wird ständig hinterher geschleppt. Am 3. Tag endlich ein Biss. Christoph springt an die Angel, ich liege noch in der Koje und komme rausgespurtet, wir laufen immer noch 7 kn, aber die neue Sehne reißt bevor ich es schaffe Speed aus dem Boot zu nehmen. Später werden seine Versuche aber doch noch mit einem 40 cm langen Bonito belohnt. Abends unsere erste Wal Sichtung. Er schwimmt an Backbord etwa 100m entfernt in unsere Richtung. Seine Länge schätzen wir auf die der Taras, also irgendwas um die 12 m. Der 4. Seetag lässt den Wind abflauen, da wir uns dem Azorenhoch nähern. Wir können endlich mal duschen, wird aber auch Zeit! Derweil sehen wir immer mehr Meeresgetier, Schildkröten und Delphine kommen uns besuchen. Am 5. Tag hat es sich dann erledigt mit dem Wind. Die letzten 300 sm muss der Motor helfen. Hoffentlich reicht der Diesel! Nachmittags ist der Atlantik fast glatt. Nur eine leichte Dünung hebt das Boot. Wir stoppen auf und gehen baden, Wassertemp. um die 20 Grad. Was für ein Genuss. Wassertiefe momentan ca. 4000m, aber ertrinken kann man halt auch schon bei 4 Metern. Abends ist es so ruhig das ich meine Crew mit einem Kinoabend überrasche. Der TV wird in der Pflicht aufgestellt und festgelauscht. Durch den Motorbetrieb haben wir Strom im Überfluss. Der über das Satelliten-Telefon geladene Wetterbericht droht mit Wind aus SW, also aus der Richtung in die wir wollen. Ein Sturmtief zieht nordwestlich der Azoren Richtung England und wird in den nächsten Tagen den zentralen Teil der Azoren streifen. Wir hoffen bis dahin angekommen zu sein. Der Wind aus SW nimmt zum Glück nur auf 3 Bf zu, allerdings baut sich trotzdem eine unangenehme Welle auf gegen die wir motoren müssen. Leider sichten wir auch eine ganze Menge Müll der uns das Leben schwer machen könnte, Schwimmleinen und Netzreste an Auftriebskörpern schwimmen vorbei. Nachts haben wir da keine Chance auszuweichen, hoffentlich geht's gut. Erste Werten laufen wann Land gesichtet wird, Tommy ist mit seiner Prognose am pessimistischsten und

gewinnt. Erst auf 13 sm Entfernung kann ich im Morgengrauen einen schwachen Landstrich hinter dem Dunst erkennen. Wir stellen die Bordzeit noch einmal eine Stunde zurück und sollten nun die Ortszeit der Azoren haben. Zum Frühstück legen sich Wind und Welle und wir erreichen die Ostspitze von Sao Miguel mit einem phantastischen Panoramablick. Sogar der 1103 m hohe Vulkan Pico da Varna ist eine Zeit lang in einer Wolkenlücke auszumachen. Gegen 13 Uhr ist es geschafft und wir haben für die rund 880 sm ziemlich genau 6 Tage benötigt. 2220 sm waren es von Greifswald hierher. Gebraucht haben wir 34 Tage, also knapp 5 Wochen. Zum Genießen blieb wenig Zeit, aber das war ja auch ein Überführungstörn und der Entspannungsteil kann jetzt beginnen.

Torsten Gräser, SY Taras