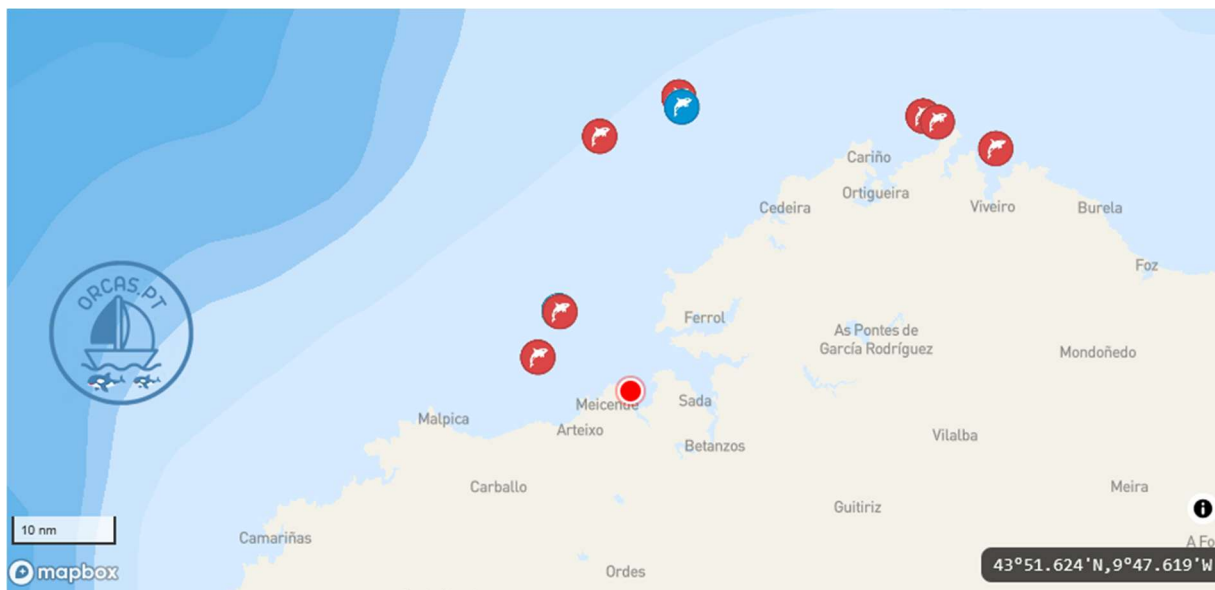


Sonntag, 26.07.:

Die Spanier haben wieder die ganze Nacht laut gefeiert und am frühen Morgen geht es mit lauten Böllerschüssen, die uns bis in den Nachmittag regelmäßig begleiten sollen, munter mit dem Lärm weiter. Nervend!!!

Mein erster Blick nach dem Aufstehen am heutigen Morgen fiel nicht auf das Wetter, sondern auf die orcas.pt-Webseite, die leider keine guten Nachrichten brachte. Gestern Abend gab es noch eine weitere Orca-Attacke hinter uns, diesmal noch etwas weiter westlich. Ausgehend von der durchschnittlichen Wandergeschwindigkeit der Orcas von nur zwei Seemeilen in der Stunde müsste die angriffslustige Orcagruppe heute Vormittag in unmittelbarer Nähe unserer Kurslinie sein.



Sieben Orca-Attacken auf Segelyachten in den letzten fünf Tagen, die beiden westlichsten davon passierten gestern weniger als 20 sm hinter uns. Wir sind aktuell in Muxia (in der Karte ganz links unten am Rand als Camarinas markiert).

Ein kurzer Gedankenaustausch mit Rui per Telegram bestätigt, dass es wohl sinnvoll scheint, hier noch einen Tag zu warten und erst morgen aufzubrechen. Die Wettervorhersage spricht zwar dagegen, weil die Reise um mutmaßlich zehn Stunden länger wird, aber damit müssen wir dann eben leben.

Ein deutsches Boot aus Kiel mit Vater und zwei jungen Töchtern an Bord will trotzdem heute nach Süden starten. Ich zeige dem Skipper die Nachrichten von Rui, er lässt sich aber nicht beirren und vertraut voll dem WAL-PAL. Sicherheitshalber holt er sich an der Tankstelle aber doch noch einen Kanister Diesel, den er bei einem Angriff ins Wasser kippen will.

Auch wir haben uns einen Kanister besorgt, haben zusätzlich aber auch noch andere, etwas schärfere Abwehrmittel in Form von wasserfesten China-Krachern und unsere Signalpistole mit Blitzknall-Munition im Petto...

Um acht Uhr sollten eigentlich die bestellten 120 Liter Diesel an Bord geliefert werden. Als auch um viertel nach neun noch kein Tankwart in Sicht ist, geht Frizzi nachfragen. „In ten minutes I come“ sagt der Tankwart; daraus wird eine (weitere) halbe Stunde.

Dann kommt ein kleines Quad mit Anhänger den Steg entlanggeknattert. Auf dem Anhänger ist eine mobile Tanksäule mit 200 Liter Dieseltank, die unsere Tanks schnell auffüllt. Berechnet wird uns nur der normale Straßentankstellenpreis, die Lieferung an Bord ist gratis. Sehr sympathisch.



Oben: Mobile Bootstankstelle in Muxia

Unten: Der Strand von Muxia



Der Tag vergeht mit letzten Einkäufen, Baden am Strand, Wetterroutenplanung für morgen und kleineren Bastelarbeiten. Gestern fiel mir auf, dass eine Steuerleine von unserer Windfahnensteuerung leicht am Container der Rettungsinsel scheuerte, das Großfall wieder leichte Schamfil-Erscheinungen aufweist und erneut die Füße des Bugkorbes Flugrost ansetzen. Mit derlei Kleinigkeiten kann ich mir wunderbar den ganzen Tag vertreiben.

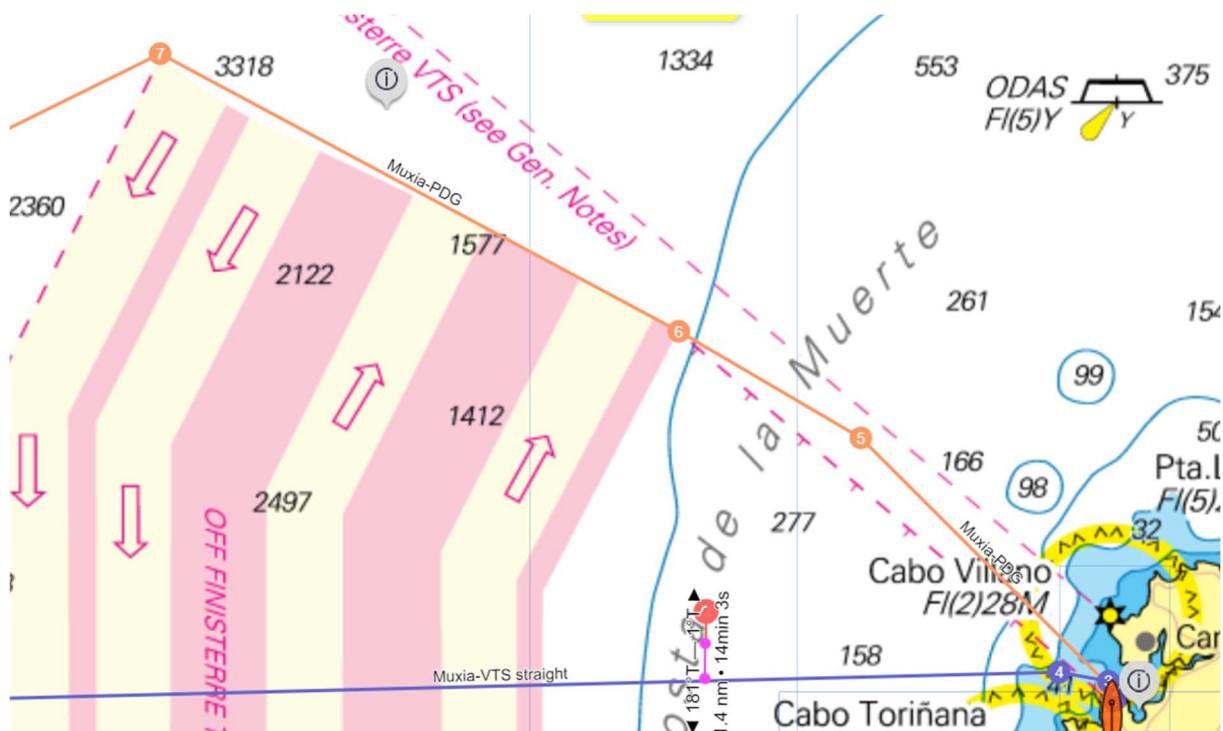
Zum Abendessen gehen wir ins Restaurant „Casa de Peixe“, übersetzt das Haus des Fisches, wo wir recht gut und einigermaßen preiswert essen. Ich hatte nur als Vorspeise gegrillte Babytintenfische und danach ein Steak, was ich medium bestellt hatte. Leider war es „bleu“, also noch roh. Nach der Reklamation kam es dann irgendwo zwischen medium und rare, also akzeptabel. Dafür waren die Pommes nun kalt.

Eine Offenbarung war jedoch das Brot, was zum Essen gereicht wurde. Ein hervorragendes Sauerteigbrot, fluffige Krume, tolle Kruste und einfach lecker. Auf Nachfrage bei der Kellnerin wurde uns die Quelle genannt. Da MUSS morgen einer hingehen!

Zufrieden und satt fallen wir auf die Kojen. Der Wind hat schon von Nordwest auf Nordost gedreht und frischt nun auf. Noch klappern die Fallen leise im Mast, was sich aber bald ändern soll. Nachts weckt uns das inzwischen recht laut ans Babystag schlagende Code Zero- und das STB-Genuafall immer wieder auf. Ich bin aber (noch) zu faul, um an Deck zu gehen und die Fallen wegzubinden. Um fünf Uhr geht es aber nicht mehr anders, Nici ist schon in den Salon geflüchtet, weil es dort leiser ist.

Montag, 27.07.:

Wenn zum fehlenden Glück noch Pech kommt. Nur anderthalb Meilen von unserem – von Rui empfohlenen Kurs entfernt hat es um kurz vor sechs Uhr, also vor ein paar Stunden, eine weitere Orca-Attacke gegeben. Das bedeutet in jedem Fall einen weiteren Hafentag. Mindestens zehn Nachrichten zwischen Rui und mir lassen keine sinnvolle Alternative offen.



Der rote Punkt zeigt den letzten Orca-Angriff von heute. Die blaue Linie markiert den geplanten, die orange den möglicherweise alternativen Kurs.

Zunächst interpretieren wir Rui noch so, als würde er uns raten schnell Muxia den Rücken zu kehren, eine präzise Nachfrage von mir („was rätst Du uns? Heute oder morgen auslaufen“) bringt dann aber das glasklare Statement: „Stay, let’s see what will happen during this day“.

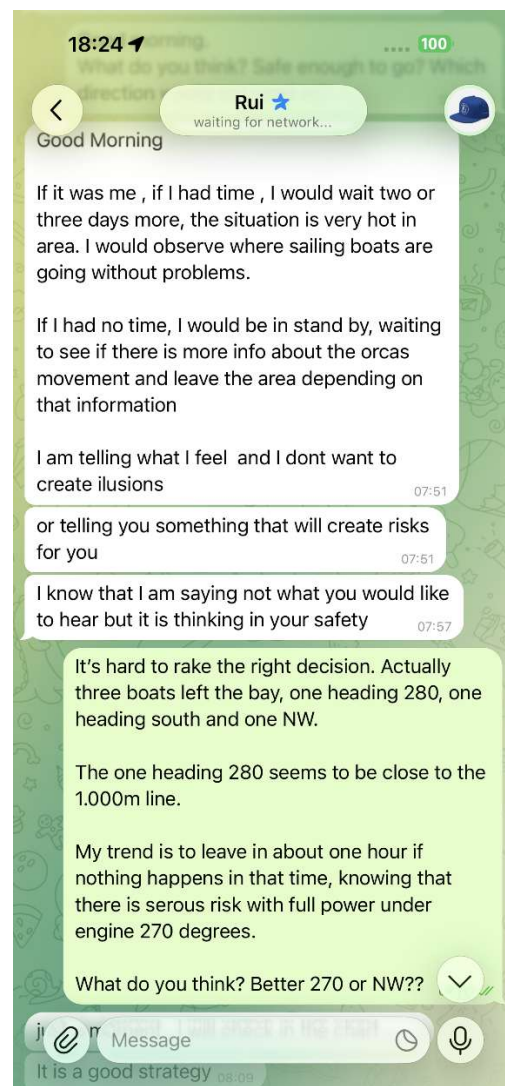
Wir beschließen Rui eine weitere Spende von 50 Euro aus der Bordkasse zukommen zu lassen. Er kümmert sich wirklich rührend um seine Schützlinge. Frizzi meinte heute Morgen,

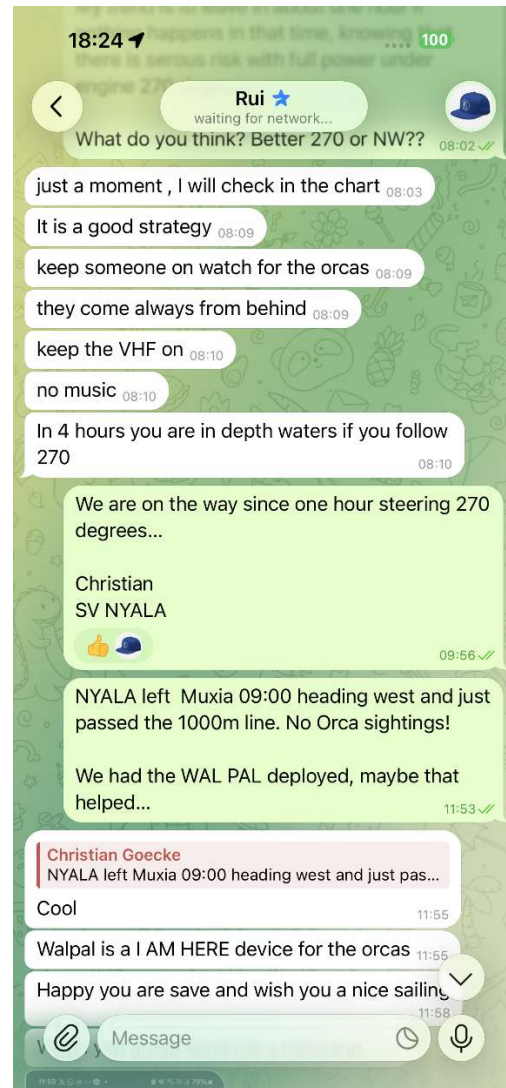
nachdem ich einen weiteren Hafentag angekündigt hatte: „better be safe than sorry...“, womit sie absolut Recht hat.

Die weitere Verschiebung hat auch Vorteile. So bleibt uns strammer Wind und mindestens zwei Meter Welle am heutigen Tag erspart. Allerdings kaufen wir das voraussichtlich mit Flaute von vorn für mindestens vierzig Seemeilen oder sieben bis acht Motorstunden bei der morgigen Abreise ein.

Dienstag, 28.07.:

Ziemlich aufgeregt wachen wir auf, jeder hat sich in der letzten Nacht seinen Teil zu dem Orca-Problem gedacht. Gottlob ist seit gestern Abend scheinbar nichts passiert, keine neuen Attacken, keine Angriffe. Um kurz vor acht schreibe ich nochmal an Rui. Hier die Korrespondenz:





Rui's Angaben sind leider schwammig. Natürlich können wir verstehen, dass er vorsichtig mit seinen Ratschlägen sein muss, wenn die Situation so unklar ist wie momentan. Ich lasse jeden aus der Crew die Nachrichten aus dem ersten Screenshot lesen und seine Meinung dazu sagen. Nici, Thomas und ich sind eindeutig für Auslaufen, Frizzi ist unschlüssig, wofür zumindest ich viel Verständnis habe.

Um kurz vor neun laufen wir aus, setzen direkt nach der Hafenausfahrt das Großsegel, was bei fast halben Wind ein wenig mitschiebt und motoren bei 1.650 Umdrehungen in der Minute mit etwa sechs Knoten nach Westen. Die Genua rollen wir nicht aus, weil wir freie Rundumsicht haben wollen. Die Maschine sollte laut Meinung von Rui ohnehin immer mitlaufen.

Nach einer Weile zieht Nebel auf, die Luft ist so feucht, dass es die Nebeltröpfchen am Segel und Großbaum entlang an der Baumnock ins Cockpit fallen. Unangenehm, nicht wegen der Feuchtigkeit, sondern wegen der teilweise auf 200-300 m reduzierten Sicht in alle Richtungen.



Teilweise miserable Sicht im kritischen Gebiet zwischen 300 und 500 m Wassertiefe...

Wir starren uns die Augen aus dem Kopf, zwei Mitsegler suchen ständig den achteren Sektor, zwei den vorderen Sektor nach verdächtigen Finnen oder Blasfontänen ab. Irgendwann entdeckt Frizzi achteraus eine schwarze Finne. Wir sind nicht sicher, ob es sich um Delfine oder Orcas handelt. Sicherheitshalber schmeiße ich zwei von den wasserfesten Chinakrachern ins Wasser, danach sehen wir keine Finnen mehr. Trotzdem sind es bis zur 1.000 m-Linie, wo der vermeintlich sichere Bereich beginnt, noch etwa fünf Seemeilen. Höchste Anspannung bei der gesamten Crew!

Nach Passieren der 1.000 m-Linie fällt uns ein Stein vom Herzen. Wir haben es wohl heil geschafft. Nun kreuzen wir das Verkehrstrennungsgebiet bei Kap Finisterre. Vorschriftsmäßiges (rechtwinkliges) Queren geht nicht, weil der Wind aus Südwest weht und der Strom nordwärts setzt. Auf Backbordbug laufen wir nur 150° über Grund, nicht gerade toll.

Der Wind soll erst in der Nacht langsam auf Nordwest drehen, unser Generalkurs ist 250°. Mit einem ganz kleinen Schrick in der Schot – um besser durch die Welle zu kommen – laufen wir auf Steuerbordbug zwischen 270 und 290 Grad. Wir sind also auf dem Streckbug. Um 20 Uhr wenden wir, weil der Wind schon deutlich rechtsdrehende Tendenz hat. So geht es in die erste Nacht.

Nici und ich sind von Mitternacht bis vier Uhr mit der Wache dran. Ich bin topfit und sitze schon um halb elf im Cockpit. Da ich so fit bin, schicke ich Frizzi und Thomas schon auf die Koje. Nici schlummert selig auf der Backbord-Salonkoje. Warum sollte ich nicht auch ihr ein wenig Schlaf mehr gönnen?

So gehe ich die Hundewache allein und genieße die Ruhe. Der Wind, oder das, was noch davon übrig ist, schläft langsam ein. Beim Wachwechsel waren es noch acht bis neun Knoten aus Nordwest, jetzt nur noch sechs. Mit einem kleinen Schrick in der Schot schleichen wir mit langsamer Fahrt nach Westsüdwesten.

Mittwoch, 29.07.:

Um halb drei wird Nici von allein wach und ist ganz überrascht, dass sie nicht geweckt wurde. Sie will sich anziehen und mir Gesellschaft leisten, will Solidarität zeigen. Das ist aber gar nicht nötig und so legt sie sich wieder hin. Ich lese derweil „Überlebt: Meine 14 Achttausender“ von Reinhold Messner.

Der stark polarisierende Extrembergsteiger, der in der immer wieder Maßstäbe setzte, fasziniert mich seit Jahrzehnten. Vor vielen Jahren habe ich ihn und ein paar Monate später seinen ehemaligen Bergkameraden Hans Kammerlander persönlich kennengelernt. Mit Hans konnte ich anlässlich einer Veranstaltung bei einem Kunden von uns in Essen ausgiebig sprechen.

Er war ziemlich diplomatisch, trotzdem war herauszuhören, dass er ein ambivalentes Bild von Reinhold Messner hatte. Reinhold hatte ihm mit seiner Bekanntheit – und zweifellos auch seinem Können und seiner Erfahrung – manches Extremprojekt erst ermöglicht. Dennoch ließ sich auch das weitverbreite (Vor-)urteil, dass Reinhold mit einer gehörigen Portion Egoismus unterwegs ist, klar raushören. Hans machte auf mich einen extrem authentischen und äußerst sympathischen Eindruck. Auch er hat im Himalaya mit sehr gewagten Ski-Abfahrten von verschiedenen Achttausendern, natürlich ohne Sauerstoff, Geschichte geschrieben.

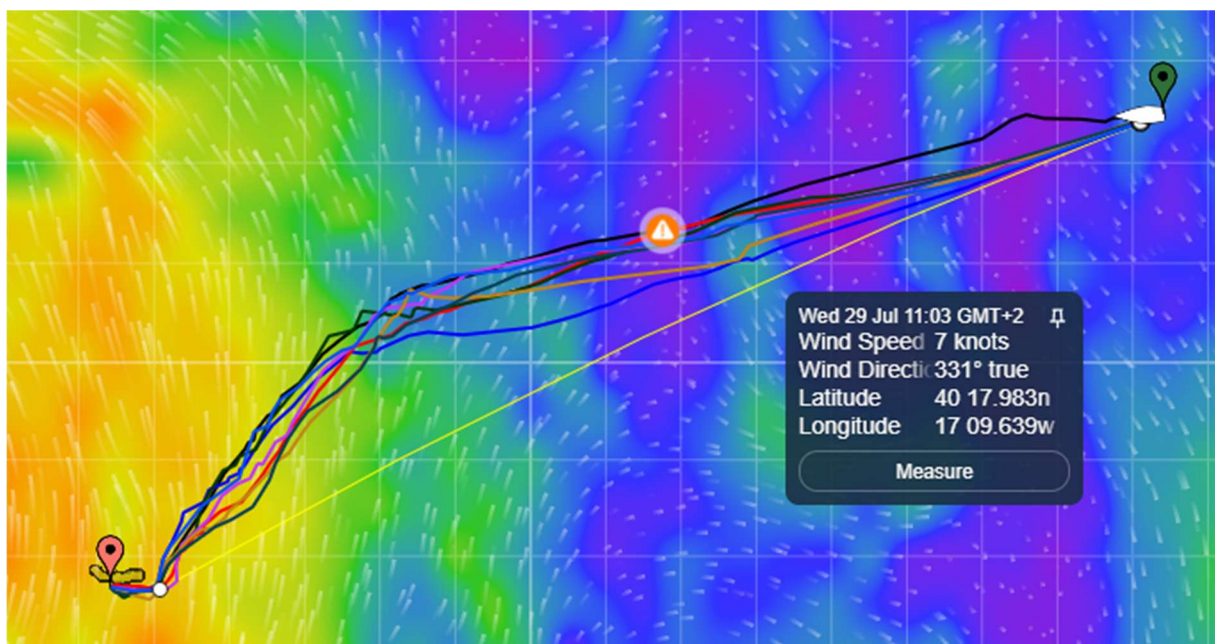
Reinholds Buch ist anders als die, die ich bisher von ihm gelesen habe, selbstkritischer und irgendwie sympathischer geschrieben. Es fesselt mich und hilft mir über die relativ ereignislose Wache. Die einzige Aufgabe besteht darin, immer wieder zwischen Autopilot und unserer Ulla zu wechseln, die für eine ordentliche Funktion einen scheinbaren Wind von wenigstens acht Knoten benötigt.

Um vier Uhr übernehmen Frizzi und Thomas die Wache und hungern sich ebenfalls über die Zeit. Um acht Uhr sind wir wieder dran und entscheiden gemeinsam, dass wir zunächst motoren werden. Die aktuellen Wettervorhersagen sind sich einig, zumindest die nächsten zwei Tage sieht es übel aus:

	ECMWF	PWG	PWE	GFS	AIFS	UKMO	IC
Warnings							
Timezone	GMT+02:00	GMT+02:00	GMT+02:00	GMT+02:00	GMT+02:00	GMT+02:00	
Start Time	29 Jul 08:34	29 Jul 08:34	29 Jul 08:34	29 Jul 08:34	29 Jul 08:34	29 Jul 08:34	
Finish Time	4 Aug 11:18	4 Aug 14:06	4 Aug 12:32	4 Aug 10:47	4 Aug 14:12	4 Aug 08:55	
Time Taken	6 days 2h 43m 49s	6 days 5h 31m 29s	6 days 3h 57m 18s	6 days 2h 12m 10s	6 days 5h 37m 33s	6 days 0h 20m 43s	
Distance Traveled	747.9 NM	745.7 NM	735.8 NM	757.7 NM	748.6 NM	753.9 NM	
Average Speed (kts)	5.1	5.0	5.0	5.2	5.0	5.2	
Passage Time	6 days 2h 43m 49s	6 days 5h 31m 29s	6 days 3h 57m 18s	6 days 2h 12m 10s	6 days 5h 37m 33s	6 days 0h 20m 43s	
Motoring Time	3 days 23h 47m 34s	4 days 1h 26m 21s	4 days 14h 30m 50s	3 days 9h 20m 57s	4 days 3h 22m 40s	3 days 4h 40m 39s	
Max Wind Speed (Knots)	17.9	17.1	17.9	19.4	18.5	19.3	
Min Wind Speed (Knots)	2.0	2.7	2.1	1.3	1.4	1.5	
Avg Wind Speed (Knots)	10.0	8.8	8.1	9.2	8.3	9.9	
Max Gust (Knots)	22.6	25.2	21.8	25.8	27.1	21.8	
Max CAPE (J/kg)	1262.80	792.00	1245.40	795.90	761.80	1272.90	
Max Rain (Millimeters/Hour)	0.2	0.3	0.2	0.5	0.6	0.2	
% Time Upwind	49%	25%	31%	34%	34%	45%	
% Time Reaching	46%	64%	62%	52%	61%	50%	
% Time Downwind	4%	11%	7%	14%	5%	5%	
% Time < 8kts	31%	41%	53%	50%	50%	39%	
% Time 8–20kts	69%	59%	47%	50%	50%	61%	
% Time 20–30kts							

Oben: Übersicht über die von Predict Wind mit diversen Wettermodellen erstellten (optimierten) Routen nach Ponta Delgada

Unten: Windsituation 29.07., 11 Uhr



Trotz mieser Vorhersage und immer wiederkehrenden echten Flautehlöchern versuchen wir es immer wieder unter Segeln. Der Skipper gibt die Parole aus, dass bei einem wahren Windein-

fallswinkel von 50° und sieben Knoten Wind, die über mindestens 10 Minuten messbar sind, die Genua auszurollen und der Motor abzustellen ist.

Die Dünung auf dem Atlantik ist inzwischen auch zusammengefallen, nur noch ein leichtes „Atmen“ ist an der Oberfläche zu sehen. Das ist gut für unseren Dieselverbrauch, der bei 1.450 U/min und etwa 5,5 Knoten über Grund momentan nur 2,5 Liter pro Stunde beträgt. Bei diesem Verbrauch kämen wir fast unter Maschine zu den Azoren; zum Glück soll es nur bis Freitagmittag so flau sein.

Thomas und Frizzi freuen sich immer wie Bolle, wenn ein paar Delfine auftauchen. Am frühen Nachmittag sehen wir eine größere Schule beim „Mittagessen“. Die schlaun Tiere haben einen Fischschwarm eingekreist und fressen sich offenbar gründlich satt. Da bleibt natürlich keine Zeit, um sich mit langweiligen Segelbooten unter Maschine aufzuhalten, die nur fünf Knoten fahren.



Der Atlantik ist glatt wie ein Ententeich. 1,7 Knoten Wind aus 260°, unser Kurs ist 251°...

Das Highlight des Tages ist der von Thomas gekochte Nudelaufguss mit Hühnchen und reichlich Gemüse....