

Um neun Uhr stehen Kathrin und ich im Hafenmeisterbüro und drücken ein wenig auf die Tränendrüse. Die sehr nette und durchaus ansehnliche Hafenmeisterin verspricht zu tun, was sie kann und tatsächlich dürfen wir in unserer Box bleiben.

Wir verträdeln den Tag, nehmen am frühen Nachmittag in einer Snackbar ein ziemlich leckeres halbes Hähnchen mit Pommes und Salat zu uns und spielen danach bis zum Abwinken UNO im Salon. An Deck würden uns bei bis zu 29 Knoten die Karten wegfliegen.

Auch am Abend orgelt der Wind noch eifrig im Rigg, bevor er dann kurz vor Mitternacht deutlich abnimmt.

Mittwoch, 02.09.:

Die Nacht war anstrengend. Mal davon abgesehen, dass mich meine Blase ein paar Mal zum Aufstehen zwang, wurde ich immer wieder durch die regelmäßigen Hustenanfälle meiner Liebsten im Schlaf gestört. Nur mäßig erholt wache ich um halb acht auf und checke das Wetter. Wie schon vermutet, sollte es auch heute wieder mit bis zu 30 Knoten wehen. Danach sieht es allerdings – vorerst – nicht aus.

Das „Pfeifkonzert“ im Mast fängt erst gegen Mittag wieder so richtig an, am Vormittag ist es eher ruhig. Eine Option wäre es, statt morgen früh heute am Abend auszulaufen, weil es morgen ziemlich flau werden könnte. Nici's Zustand gibt das allerdings nicht her, ihr geht es zunehmend schlechter. Ich wundere mich, warum ich mich noch nicht angesteckt habe und hoffe, dass das auch so bleibt.

Morgen müssen wir aber in jedem Fall los, notfalls muss ich mir die 95 Seemeilen nach Las Palmas (von dort haben wir inzwischen eine etwas optimistischere Mail zum Liegeplatz für ein paar Nächte erhalten) mit Kathrin teilen und Nici auf der Kojette lassen. Die Ärmste hat inzwischen auch noch leichtes Fieber bekommen, sie fühlt sich wie ein abgeklemmter Fender...

Die Wettervorhersage spricht jedenfalls für morgen von handigen Bedingungen, halber Wind mit drei bis fünf Windstärken. Das könnte ein schöner Abschluss für den Törn mit Kathrin werden.

Am Vormittag versuche ich per Email Termine mit Servicebetrieben für Yanmar und einem Kühlschrank-Spezialisten für nächste Woche zu vereinbaren. Zu dritt an Bord geht es zwar auch mit einer Kühlbox und unserer Gefrierbox ganz gut, aber spätestens für die ARC+ benötigen wir dringend unsere Pantrykühlbox in Topform. Für den Fall, dass irgendwelche Ersatzteile benötigt werden, möchte ich hier ein genügend großes Zeitfenster für die Beschaffung und den Einbau der Teile schaffen.

Die Motorinspektion ist in rund 20 Betriebsstunden, also auch recht zeitnah, fällig. Es gibt zwar sicher auch in der Karibik fitte Motorschrauber – einen Öl- und Filterwechsel bekomme ich auch allein hin -, aber noch hat der Motor Herstellergarantie, die ich nicht riskieren möchte. Ich bin gespannt, ob ich Erfolg haben werde.

Nici nimmt inzwischen Codein-Tabletten und ein bronchenerweiterndes Spray, beide Medikamente mussten wir aus der Medikamentenlast unter der Vorschiffskojette ausbuddeln. Gut, dass wir medizinisch bzw. medikamententechnisch so gut aufgestellt sind.

Zum Abschluss unseres Lanzarote-Aufenthalts wollen wir nochmal gut essen. Im für heute favorisierten Lokal sind die Türen noch verschlossen, deshalb weichen wir auf einen Tapas-Laden aus, wo es aber auch ein hervorragendes Rinderfilet gibt. Nici ist nach wie vor mies drauf

und kommt nur auf mein gutes Zureden überhaupt mit zum Essen. Wir gehen früh auf die Kojen, weil wir morgen um halb sieben schon auslaufen wollen.

Donnerstag, 03.09.:

Auch ohne Wecker sind alle schon um kurz nach fünf Uhr wach; dementsprechend kommen wir schon vor sechs aus dem noch stockdunklen Hafen. Die Stege sind zwar gut beleuchtet, die Hafeneinfahrt bzw. die Molenköpfe hingegen nur äußerst spärlich. Wir müssen uns mit einer Taschenlampe aus dem Hafen hangeln.

Nach dem Passieren von ein paar ankernden Segelyachten setzen wir das Großsegel im ersten Reff, weil ja bald – vermeintlich – der frische Wind kommen soll. Daraus wird leider nichts, die Wettervorhersage für den heutigen Tag passt überhaupt nicht.

Nachdem wir aus der Landabdeckung von Lanzarote raus sind, sollte eigentlich halber Wind mit zehn bis dreizehn Knoten bei relativ glattem Wasser wehen. Stattdessen haben wir maximal acht bis zehn Knoten mit einem raumen bis achterlichen Einfallswinkel. Die Dünung ist leider immer noch hoch.

Auch gegen Mittag und am Nachmittag sieht es nicht besser aus. Da die Liegeplatzsituation in Las Palmas immer noch völlig unklar ist, MÜSSEN wir nun im Hellen ankommen. Deswegen läuft der Diesel schon den ganzen Tag mit vergleichsweise hoher Drehzahl.



Den ganzen Tag über ist es total diesig, die Luft ist mit feinstem rötlichen Sahara-Staub geschwängert, was auch die Ansteuerung von Las Palmas nicht gerade angenehmer macht.

Inzwischen habe ich Rückmeldung von Rolnautic in Las Palmas, die passenderweise die Yanmar-Vertretung auf Gran Canaria und angeblich auch Expertise in Sachen Kühltechnik haben – jedenfalls gibt es auf deren Webseite so allerlei Kühl-Equipment, allerdings nichts von Isotherm. So wie es aussieht können die uns aber frühestens Ende September bedienen, was nicht gut, aber irgendwie machbar wäre.

Nici hat heute wieder einen „gelben Schein“ und liegt fast den ganzen Tag auf der Koje. Sie beschwert sich über den Watermaker, der zugegebenermaßen nervig laut ist. Doch auch auf Gran Canaria soll die Wasserqualität eher mies sein, deshalb muss das Ding laufen, bis die Tanks voll sind.

Bei der Ansteuerung von Las Palmas wundere ich mich über viele Offshore-Bohrschiffe, die entweder vor Anker oder in mehreren Zweierpäckchen an der Pier liegen. Eine schnelle Recherche im Internet ergibt, dass die Schiffe nur auf Arbeit warten. Ein paar ältere Halbtaucherplattformen wurden schon abgewrackt, die hier liegenden Schiffe wurden wohl überwiegend „eingemottet“.

Um 20:05 machen wir mit dem letzten Büchsenlicht in Las Palmas zunächst provisorisch an der Tankstelle fest. Einen Liegeplatz für maximal vier Tage (länger geht wohl momentan nicht) sollen wir morgen beim Einklarieren ab neun Uhr erhalten.

Für heute habe ich den Kaffee gründlich auf, weil heute sehr viel Arbeit an mir hängen blieb, warum auch immer... Ich bin durchgeschwitzt und ziemlich platt.

Freitag, 04.09.:

Um halb neun füllen wir 154 Liter Diesel und etwas „Anti-Dieselpest“ in unsere Tanks, um im Anschluss daran bei der Hafenbehörde einzuklarieren. Wir lernen, dass schon jetzt Hochsaison auf den Kanaren ist und das Ergattern von Liegeplätzen deshalb – nicht nur in Las Palmas, sondern auch in den südlicheren Marinas auf Gran Canaria – zu einem ernstem Problem werden kann.

Wir schaffen es dennoch für die nächsten fünf Tage einen Platz zu erhalten und reservieren auch schon für den Zeitraum vom 22. Bis 24. September. Für die ARC+ buchen wir sicherheitshalber noch eine Woche mehr, also ab dem 14. Oktober. Damit haben wir dann drei Wochen am Stück in Las Palmas, um uns auf die ARC+ vorzubereiten und zu verproviantieren.

Über den Tag schaffe ich es mit einigen Gesprächen mit dem lokalen Schiffsausrüster und der Werft für kommenden Montag sowohl den Check unseres Pantry-Kühlschrank, wie auch die Motorinspektion in trockene Tücher zu bekommen.

Während meiner Abwesenheit fangen Nici und Kathrin mit dem Großreinschiff an und befreien erst das Deck von dem verdammten rötlichen Saharastaub, der auch unsere Segel leider schon leicht eingefärbt hat. Unter Deck putzt Nici dann wohl allein weiter und ist auch vielleicht zu Recht darüber verärgert, was sie aber Kathrin gegenüber nicht – oder zumindest nicht angemessen – erwähnt. Dabei geraten sie irgendwie aneinander, als ich zurück an Bord komme, liegt Ärger in der Luft.

Außerdem holt der örtliche RollyTasker Vertreter unsere neue Genua ab, die im Unterliek beginnt durchzuschauern. Ich weiß nicht mit Sicherheit, ob es eine Folge der Überreckung vor drei Wochen war, wo unserer ehemalige Mitsegler sowohl in das Achterliek eine erhebliche und in das Unterliek eine leichte Krallen gezogen hat. Vorgestern hatte ich auf Lanzarote jedenfalls

festgestellt, dass der Unterlieksfaden an zwei Stellen teilweise aus dem Unterliekstape rauskommt.

Der sehr nette Segelmacher und ich diskutieren über die möglichen Reparaturmöglichkeiten und entscheiden uns dann gemeinsam für eine Möglichkeit, wie wir im Wiederholungsfall mit Bordmitteln einen Reparaturstreifen aufbringen können, ohne unsere semiprofessionelle Nähmaschine zu sehr stressen zu müssen.

Ich schlage vor, beidseitig über dem Liekstreifen einen zwei Meter langen und 5cm breiten Klettstreifen auf das Segel zu nähen und einen „Verschleißstreifen“ dort aufzukletten. Diesen Streifen könnte ich auch selbst an Bord problemlos herstellen. Für günstige 150 Euro, die ich – bevor sich das Guiseppa noch anders überlegt – im Voraus bezahle, will er das so machen.

Sicherheitshalber frage ich auch bei CO-Segel nach, ob es von dort Bedenken gegen meinen Vorschlag gibt. Dem ist nicht so, Jens Burmester gibt grünes Licht.

Zum Abendessen, dem letzten für Kathrin an Bord, gehen wir ins Restaurant “Barracuda“ am Hafen und bestellen ein paar Vorspeisen für uns und Paella mit Fisch und Gambas als Hauptspeise. Als Kathrin zum Rauchen rausgeht, beschwert sich Nici über sie, was bei Kathrin’s Rückkehr zu einer Eskalation führt.

Schlussendlich müssen Kathrin und ich allein essen, Nici hat es vorgezogen, zurück an Bord zu gehen, wo der „Beef“ dann weiter geht. Ich muss mir von Nici ein paar Dinge anhören, die aus meiner Sicht jeder Grundlage entbehren und mich fast zum Ausrasten bringen. Die Details gehören allerdings nicht in den Blog, auch wenn sie mich SEHR verletzt haben. Ein „schöner „letzter“ Abend.

Samstag, 05.09.:

Schon in der Nacht mache ich mir Gedanken, ob und wie das mit unserem gemeinsamen Projekt weitergehen kann. Derzeit erscheint mir die gemeinsame Fortsetzung zumindest schwierig. Ich denke über alle möglichen Alternativen, sogar dem Abbruch des Projekts „Weltumsegelung“ nach. Sicherheitshalber frage ich bei gleich drei Reedereien den Rücktransport der „NYALA“ von der Karibik nach Holland oder Deutschland an, hoffe aber noch sehr, dass wir auf einen guten gemeinsamen Nenner kommen und das Fundament unserer Beziehung wieder freilegen können.

Ein Vieraugengespräch mit Nici im Vorschiff lässt mich zumindest über die Angelegenheit nachdenken und auch eigene Fehler reflektieren. Ich bitte die beiden Mädels ins Cockpit zu einer Aussprache, bei der ich eigene Fehler einräume. Statt ebenfalls selbstkritisch zu agieren feinden sich die Mädels aber gegenseitig ziemlich an, wobei Nici leider eindeutig mehr austellt.

An ein gemeinsames Frühstück ist nicht mehr zu denken. Traurig über diesen Ausgang trage ich Kathrin’s bleischwere Tasche bis zum nächsten Taxistand. Nici hat es nicht einmal von Kathrin verabschieden wollen.

Als ich zurück an Bord komme, geht der Streit weiter, ich muss mir weitere Vorwürfe anhören, die mir unberechtigt tief unter die Gürtellinie gehen. Jetzt ist die Kacke richtig am Dampfen, so geht das nicht weiter. Noch hoffe ich auf einen guten Ausgang, kann mir aber die Gedanken an Alternativpläne nicht verkneifen...