

19.08.2008

Von Inverness (Schottland) nach Aalborg (Dänemark)

Mittwoch, 06.08.2008 (444. Tag)

Zum Internetten gehen wir wieder in unsere "Stammkneipe". Es ist witzig, sobald man längere Zeit an einem Ort bleibt, fängt man an, sich einzugewöhnen. Man kennt die Mädels aus dem Hafembüro, man hat seine "Lieblingstoilette" im Hafen, man hat gelernt, die Hafendusche so einzustellen, dass man weder erfriert, noch sich verbrüht, den Chinaimbiss kennt man auch schon und weiss, welche Gerichte da lecker sind, man entdeckt eine Kneipe, die Chancen darauf hätte, Lieblingskneipe zu werden.

So geht es uns jetzt fast mit Inverness. Wir haben "the room" entdeckt - eine Kneipe, in der sowohl das Essen gut und bezahlbar ist, als auch das Internet kostenlos und schnell. Zum letzten Mal essen wir dort Cointreau-Cheesecake und ziehen das Wetter. Die Prognose hat sich nicht verändert, wir werden morgen aufbrechen. Auf dem Rückweg zum Hafen gehen wir wieder über unsere Lieblingsbrücke (jaja, sogar bei den Brücken gibt es die). Es ist eine Hängebrücke, nur für Fußgänger, die man herrlich in Resonanz versetzen kann, wenn man kleine Schritte macht. Wir können von dem Spiel nicht genug bekommen, auch wenn wir schon Schimpfe von einer älteren Dame bekommen haben.

Zum Abendessen gehen wir noch einmal in den China-Imbiss. Diesmal ist das Essen nicht ganz so gut, also fällt uns der Abschied nicht schwer. Nach dem Einkaufen will Tim sich noch "kurz" bei dem Dänen am gegenüberliegenden Steg ein paar Infos für die Überfahrt holen. Wir verquatschen uns und werden kurzerhand an Bord eingeladen. Die Familie ist schon seit 20 Jahren, allerdings mit Unterbrechungen unterwegs. Die beiden Töchter wurden während dieser Zeit geboren. Jetzt haben sie jedoch beschlossen, endgültig nach Dänemark zurück zu fahren, da die älteste Tochter in die Oberstufe kommt und die Mutter sich diesen Unterricht nicht mehr zutraut. Wir sind sehr angetan von dem Umgang, den sie an Bord pflegen. Viel zu spät gehen wir ins Bett.

Donnerstag, 07.08.2008 (445. Tag)

Auf meinen speziellen Wunsch haben wir den Wecker nicht gestellt. Ich hasse es, auf längere Touren zu gehen und unausgeschlafen zu sein. Dennoch wachen wir zeitig auf. Wir duschen nochmal schön heiss, bezahlen unsere Hafengebühren und den Überziehungstarif für den Caledonian Canal, bunkern Wasser, ärgern nochmal die schlaftrunkenen Enten am Steg ("mein Finger stinkt nach Ente") und legen ab. Beim Einrollen des Stromkabels fällt uns auf, wie kalt es ist, denn das Kabel war schon lange nicht mehr so steif.

Wir müssen uns sputen, wenn wir noch durch die Brücke kommen wollen. Nach zehn Uhr ist die Durchfahrt nämlich für mehrere Stunden gesperrt (Rush Hour). Die Bedienerin der ersten Schleuse hat das Problem erkannt und macht ordentlich Druck. Eigentlich hatten wir gehofft, während des Schleusens noch frühstücken zu können, aber bei der Abfertigung reicht es nur zu einem Nutellabrot auf die Hand. Naja, dafür schaffen wir die Brücke noch rechtzeitig. Alles ist hektisch und wir fühlen uns irgendwie unvorbereitet. Der Anker, den wir normalerweise in der Bugkoje verstauen, ist noch in seiner Halterung, beim Setzen des Großsegels fällt uns auf, dass die Winschkurbel noch unter Deck ist....

Endlich sind wir durch das letzte Schleusenbecken und befinden uns im Inverness Firth. Hier schlägt uns ein kalter NO-Wind entgegen. Wir müssen kreuzen, was noch dadurch erschwert

wird, dass gerade Niedrigwasser ist und es nur so von Flachs wimmelt. Stunde um Stunde sitzt der tapfere Tim am Steuer, wird immer kälter und die angekündigte Winddrehung bleibt aus. Die Wellen sind wirklich zum abgewöhnen. Nach ein paar Stunden fühlen wir uns schon, als hätten wir die komplette Nordseeüberquerung hinter uns. Um 14 Uhr hören wir dann über Funk, dass der Wind auf Süd-Ost drehen soll. Das hiesse, dass wir auf der Nordsee wieder am Wind fahren müssten. Wir haben sowieso keine Lust mehr und beschliessen, einfach den nächsten Hafen anzulaufen.

Es ist kalt, die Windrichtung ist doof, so macht das keinen Spaß.



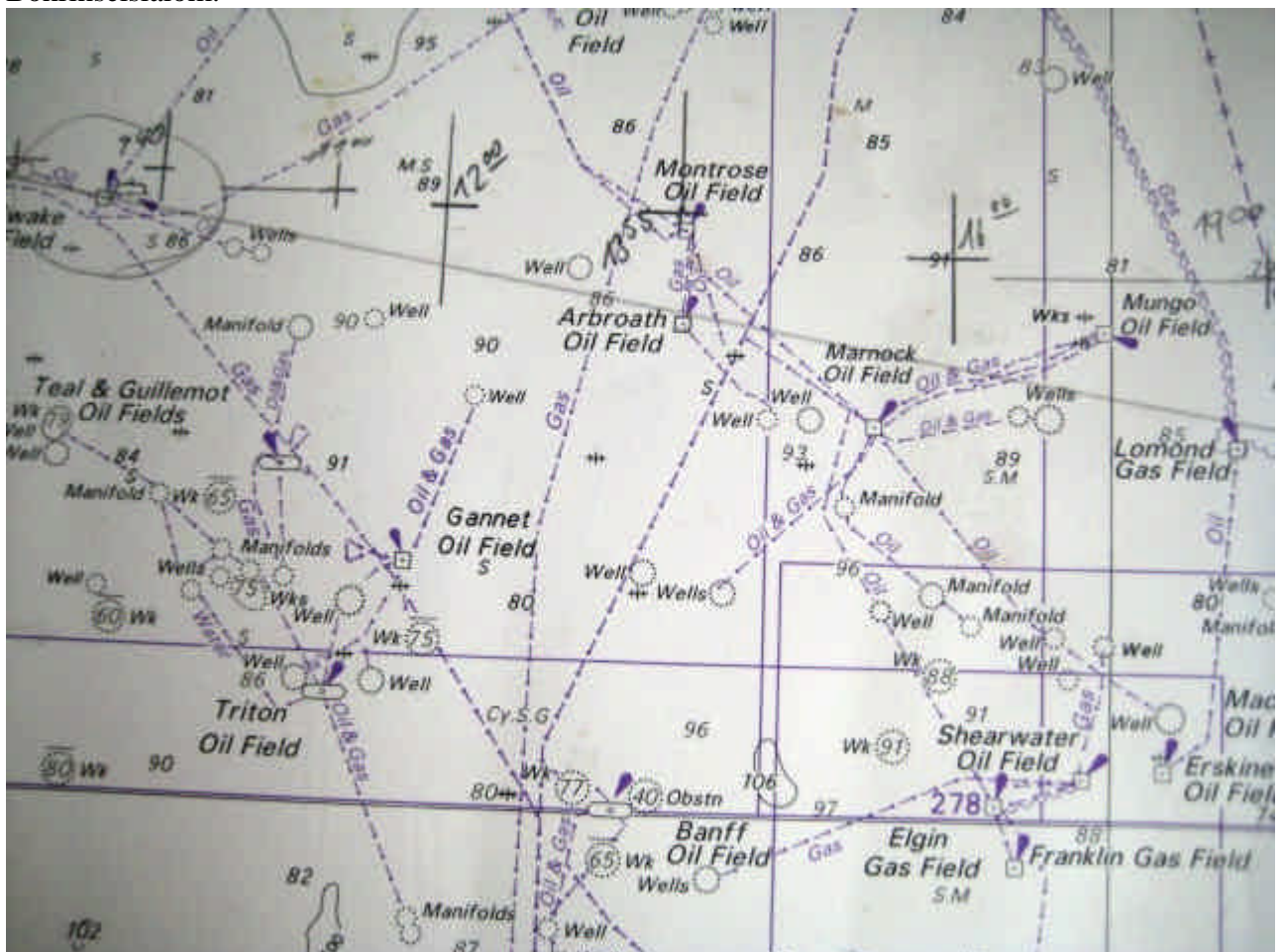
Die meisten Häfen sind zu flach für uns. Daher machen wir erst um 22 Uhr in Buckie fest. Es ist ein reiner Fischerhafen ohne Schwimmstege und mit dicken LKW-Reifen an der Wand. Die Aussicht, jede Stunde aufzustehen und die Leinen zu verlängern bzw. zu verkürzen (3 m Tidenhub) finden wir wenig ansprechend. Gut, dass der Hafenmeister uns erlaubt, längsseits an einem Fischerboot festzumachen. Es ist einfach himmlisch, endlich ruhig zu liegen. Toll, dass wir unsere letzten baren Pfund im Hafengebäude von Inverness gelassen haben und man hier in Bar bezahlen muss. Wir gehen zum nächsten Bankautomaten und das laufen tut gut. Langsam tauen unsere Füße wieder auf. Wir beschliessen, noch einen Absacker in der einzigen Bar zu trinken, die geöffnet hat. Buckie ist ein kleiner Ort und es fehlt gerade noch, dass die Musik ausgeht und uns alle entgegen starren. Die Musik bleibt an, aber starren tun sie trotzdem. Ich bestelle ein Bier und die Kellnerin will wissen, ob ich ein Glas mit Eiswürfeln zur Flasche haben will. Ich habe noch nie, nie in meinem Leben Bier auf Eis getrunken. Aber hier scheint das die normalste Sache von der Welt zu sein.

Freitag, 08.08.2008 (446. Tag)

Um neun Uhr wachen wir auf. Tim verweigert das Müsli, und ich verputze eine Portion für zwei. Im Hafbüro sind heute sehr hilfsbereite Menschen. Tim kann in aller Ruhe die Wettervorhersagen der verschiedenen Institute studieren und beschliesst, dass wir entweder heute losfahren oder erst Ende nächster Woche. Diesmal fühlen wir uns besser vorbereitet, wir haben gefrühstückt und müssen auch nicht mehr kreuzen. Der halbe Nordwind ist zwar sehr kalt, dafür scheint aber eine herrliche Sonne. Im Schlafsack eingepackt fühlt man sich draussen fast an einen Langlaufurlaub in Norwegen versetzt. Apelia saust zunächst die Küste entlang, doch dann nimmt der Wind leider immer mehr ab und nachmittags um fünf ist er so schwach, dass das Groß nur noch schlägt und wir es bergen müssen. So daddeln wir unter Motor und Fock weiter, bis sich der Wind gegen 20 Uhr aus West so weit stabilisiert hat, dass wir das Groß setzen können und der Motor verstummen darf

Langsam verschwindet hinter uns die Küste von Schottland. Der Mond ist aufgegangen und es ist eine schöne Abenddämmerung in der Apelia ruhig vor sich hinfährt. Ich habe meine Wache genutzt, um schon mal das Essen für morgen vorzukochen, aber bei Tims Appetit bin ich mir nicht sicher, wieviel davon nach seiner Nachtwache noch übrig ist. Bei der Kälte freut man sich immer über etwas warmes, deftiges, deshalb gibt es Wirsing-Kartoffel-Eintopf. Die Ölbohrinsel "Buzzard" sieht man dank ihrer Festbeleuchtung schon in mehr als 11 Meilen Entfernung. Was für ein Gigant. In den kommenden 18 Stunden werden wir etliche solcher Städte auf dem Wasser passieren. Neben ihnen stehen immer wieder Standby-Schiffe und überall tuckern Versorger durch die Gegend.

Bohrinselslalom.



Der Nachthimmel ist sternklar. Man sieht viele Sternschnuppen und im Norden wird es gar nicht ganz dunkel. Viele Vögel sind unterwegs. Manche Töpel werden von uns aufgescheucht und versuchen verzweifelt durch Paddeln mit den Füßchen auf Geschwindigkeit zu kommen. Hier ist richtig was los. Bei einem Rundumblick entdecke ich mindestens 15 andere Schiffe. Als ich einmal raus komme, sehe ich einen Fischer, der uns wohl gerade sehr dicht passiert hat. Den muss ich wohl vorher übersehen haben! Gut, dass er besser aufpasst!

Um 23 Uhr hat der Wind soweit abgeflaut, dass wir das Großsegel wieder bergen und den Motor starten. Eigentlich war das in der Vorhersage anders angekündigt.

Samstag, 09.08.2008 (447. Tag)

In meiner Nachtwache bekomme ich Besuch von einer Schule Springdelphinchen. Leider ist es zu dunkel, um sie in der Luft zu sehen, doch im Widerschein der Buglaterne sehe ich sie immer wieder unter unserem Bug durchjagen, wonach sie einen hohen Sprung vollführen und die Gischt grün-weiß aufleuchtet. Steffi ist allerdings zu müde, um dem Schauspiel lange zu folgen.

Um 4:00 frischt der Wind wieder auf. Diesmal aus Süd, also im Prinzip wie vorhergesagt und wir sind froh, dass der Motor endlich schweigt. Unter Groß und HA-Fock machen wir eine entspannte Fahrt, doch irgendwie paßt alles nicht zusammen: Der Wind weht aus Süd und der Schwell läuft aus Nord dagegen.

In Steffis Morgenwache kreuzen wir den nullten Breitengrad, was ich allerdings verpenne. Wir sind einfach zu müde, um das Ereignis groß zu feiern, so wie auf dem Hinweg. Wir beschließen, es an an Land nachzuholen.

Als wir das "Kittiwake Oil Field" passieren, versuche ich über Funk die Wettervorhersage von dem Standby-Schiff zu bekommen, doch die Antwort ist wenig hilfreich. "Der Wind? Ja, der dreht nach Süd und weht irgendwie zwischen 5-7 Bft. Es kommt halt so wie es kommt". Blödmann, soviel wussten wir auch schon vorher.

Bohrinseln mit Standbyschiffen gibt es hier am laufenden Band.



Zum Frühstück gönnen wir uns Steffis Eintopf von gestern und das deftige Essen bringt uns auf Vordermann. Wir sind mal wieder nicht eingeschaukelt und hin und wieder greifen wir zu den Pillen. Es stört uns aber nicht weiter, die Aussicht, dass wir jetzt halt mal kurz die Zähne zusammenbeißen müssen, aber dann da sind, mobilisiert die Stimmung.

Unser heutiges Etmaal sind 130 nm, was wegen der vielen Motorerei nicht schlecht ist. Mit 6 kn über Grund lief es bisher ganz gut, doch jetzt nimmt der Wind leider zu und wir müssen das erste Reff einbinden. Wir wissen ja, dass in der kommenden Nacht die Front durchzieht und sind auf der Hut. Momentan zeigt der Barograph noch gute 1004 mbar, doch im Laufe des Nachmittags wird das Fallen wohl einsetzen.

Nachmittags entwickelt sich das Wetter wie vorhergesagt. Der Druck fällt und fällt und der Wind zieht an, so daß wir zur kleinen Fock wechseln. Das geht alles ganz locker und entspannt, das einzige was nervt ist die Windrichtung, er bläst jetzt mehr und mehr aus SO, d.h. wir segeln am Wind.

Da die Luke vom Niedergang nicht leicht läuft, ölt Steffi die Schienen mit Speiseöl. Dank der Wellen schwappt ein richtig großer Schluck in die Rinne und ab diesem Moment verhält sich das Luk wie luftgelagert. Eigentlich ganz schick, doch da wir uns jetzt öfter mal in eine Welle bohren und abbremsen, rutscht das Luk immer wieder auf und die Gischt kommt unweigerlich hereingespritzt. Ein Lappen, den wir in den Spalt drücken kann die Luke zum Glück etwas bremsen.

Der Barometeralarm meldet sich jetzt mehrmals und kurz darauf fallen die Böen so hart ein, dass es nur noch so im Mast rappelt. Wir wollen eigentlich das zweite Reff setzen, doch ich habe vergessen den Lee-Backstag völlig frei zu geben, so dass er sich hinter dem vorderen

Ende der oberen Lattentasche verhakt und sie abreißt. Zum Glück gibt nur die morsche Naht nach, der Stoff ist unbeschädigt und wir können die Lattentasche bergen.

Draußen ist es jetzt wirklich nur noch beschissen. Böen bis 8 Bft knallen über uns hinweg und nur unter der kleinen Fock stampfen wir mit 4 kn gegenan. Es war doch angesagt, dass der Wind nach kurzer Zeit wieder auf SW dreht, was macht der Blödmann also hier noch in der südöstlichen Ecke? Ich rufe einfach mal so in die Runde und frage nach dem Wetter, dass uns ein norwegischer Versorger dann ganz korrekt und freundlich durchgibt. Die sitzen da in ihren warmen Kabinen, können sich aber vorstellen, was wir für ein Theater an Bord haben. Leider sind die Prognosen nicht berauschend. Obwohl die Kaltfront heute Nacht durchzieht, behalten die südöstliche Winde benetrant ihre Richtung bei. Wir werden die Zähne also noch etwas länger aufeinanderbeißen müssen.

Zum Glück lassen die ganz harten Böen im Laufe des Abends nach und wir können das Groß wieder im zweiten Reff setzen, womit wir besser voran kommen.

Sonntag, 10.08.2008 (448. Tag)

Mit dem Beginn meiner Nachtwache können wir das Groß voll ausrefften. Aus Norden kommend hält ein Dicker genau auf uns zu und als ich ihn anfunke entschuldigt sich der Wachhabende des norwegischen Versorgers und meint, sie hätten schon darüber diskutiert, was für ein Boot da auf ihrem Radar zu sehen sei. Sie weichen ein ganz klein wenig aus und passieren uns dicht am Heck, so daß wir genau sehen können, was für ein Gigant uns da gerade ausweicht.

Zwei Stunden später sichte ich voraus ein hell erleuchtetes Schiff, was allerdings weit vor uns durch geht. Ich will mich gerade wieder hinlegen, da wird das Fahrzeug auf Position ... aufgerufen, was exakt der unseren entspricht, also antworte ich. Es handelt sich um ein "Seismic Survey Vessel", daß hier den Boden nach Ölvorkommen absannt. In den Navigational Warnings haben wir schon oft von sowas gehört: Das Forschungsschiff zieht ein ganzes Netz an Mikrofonen hinter sich her, in diesem Fall ist es 6 km lang. Auf ihrem Radar können sie allerdings sehen, dass wir unter unserem augenblicklichen Kurs sicher passieren, also müssen wir nichts ändern, worum ich ganz froh bin.

Als wir dem Schiff näher kommen, höre ich in meiner Koje liegend ein schnarrendes Geräusch. Erst bin ich etwas beunruhigt und horche in Apelia herum, doch dann stelle ich fest, dass sich das Schnarren alle sechs Sekunden wiederholt und auf Nachfrage bestätigen uns die Norweger, dass dies ihre "Cannon" sei, mit der sie ihre seismischen Untersuchungen machen. Geophysik zum zuhören.

Zum morgendlichen Wachwechsel hat der Wind wieder zugelegt und wir binden wieder ein Reff ins Groß. Dafür darf Steffi in ihrer Wache erleichtert feststellen, dass nun langsam die langersehnte Drehung auf SW beginnt. Immer wieder darf sie am Schnürchen der Fernbedienung vom Windpilot ziehen, bis wir bei strahlend blauem Himmel und raumen sechs Windstärken herrliche Fahrt machen. Das ist wirklich eine Belohnung, nach den letzten 24 h am Wind.

Volle Pulle auf die Heimat zu.



Mittags gehen die Böen in die 8 Bft, also binden wir das größte Reff ins Groß, machen aber über Grund immer noch 7,5 kn. Es ist eine herrliche Rauschefahrt, direkt auf unser Ziel Thyborön zu und jetzt kann es uns fast nicht schnell genug gehen. Bei dieser Raserei kommt allerdings viel Gischt über und als Steffi quiekend eine ganze Ladung über sich ergehen lassen muß, kann ich mir das Lachen nicht verkneifen. Ich muß einfach losprusten, aber zum Glück sind die Bedingungen so rosig und Steffi kann mitlachen. Abends begegnet uns ein Tanker und wir müssen ausweichen, da er nicht auf unseren Funkruf reagiert. Um das Arsch blozustellen, hier sein Fahndungsfoto:

Hält Ausweichen nicht für nötig. Arschloch.



Heute Nacht kommen wir höchstwahrscheinlich an. Wir hoffen, dass der Wind nicht weiter zunimmt. Jetzt lassen wir es aber erstmal so schön rennen und während ich versuche zu schlafen (vor Aufregung erfolglos), spült Steffi und wäscht sich danach auch noch selbst. Knapp drei Tage tragen wir jetzt schon unsere Thermowäsche, das macht sich dann doch bemerkbar (Ihr dürft jetzt "Iiiiiiihfff" schreien).

Montag, 11.08.2008 (449. Tag)

Als ich die Wache um 0:00 übernehme, sehen wir am Horizont schon den Widerschein der Lichter von Thyborön. Leider flackert darüber auch ein heftiges Wetterleuchten, doch wir scheinen Glück zu haben, über uns sieht man den Sternenhimmel und die Gewitter scheinen vor uns wegzuziehen. Über uns blitzt es zwar auch hin und wieder, aber das sind Sternschnuppen, die heute Nacht in massen fallen. Wahrscheinlich um unsere Heimkehr zu feiern, denn ab Dänemark sind wir ja schon so gut wie zu Hause.

Wie Seen werden immer wieder mal sehr unruhig und kabbelig, was am ansteigenden Seeboden liegen dürfte. Vor Thyborön gibt es mehrere Sände und es wird im Reeds ausdrücklich vor dem Anlaufen des Hafens bei auflandigem Wind gewarnt, doch wir sind bereit, uns mit Vollgas in die Brecher zu stürzen.

Nachdem wir die Ansteuerungstonne passiert haben, kann ich das erste Peilfeuer sauber ausmachen und halte uns genau auf der Linie. Den Niedergang haben wir sicherheitshalber verrammelt, die Wellen um uns herum werden auch immer steiler, doch mit dem raumen

Starkwind, der in Böen auf bis zu 8 Bft anzieht surft Apelia die Wellen mit bis zu 10 kn herab und liegt sauber auf dem Ruder. Damit fahren wir den brechenden Wellen einfach davon, solange alles klappt also keine Gefahr. Über Grund zeigt der GPS konstant 8,4 kn an, wir sind jetzt wirklich am pesen, auch wenn man es aufgrund der Finsternis kaum mitbekommt. In dem Moment, wo wir die Einfahrt in den Kanal erreicht haben, sind die Wellen verschwunden. Wir biegen rechts ab und halten auf das zweite Peilfeuer zu. Irgendwo neben uns sind unbeleuchtete Tonnen, doch da wir uns exakt auf der Linie halten, dürften wir ihnen nicht zu nahe kommen. Trotzdem ist es ein seltsames Gefühl und wir erinnern uns schauernd an Kubas *Bahia de Manati*, wo wir in pechschwarzer Nacht eine Boje rammten. Als wir mit geborgenen Segeln in das Hafenbecken tuckern, kommt uns die Stille so unwirklich vor. Es ist immer wieder dasselbe: Eben rauscht es noch an allen Ecken und Apelia bewegt sich in einem fort und plötzlich dann diese absolute Ruhe. Obwohl Ruhe... immer wieder heulen die Böen durch den Hafen und bringen Apelias Wanten zum Kreischen. Wir gucken uns erstaunt an: Bei solchen Bedingungen waren wir eben draußen??? Nie im Leben!

Im Yacht-Becken liegen ein paar verstreute Boote und um uns ein kompliziertes Anlegemanöver mit Seitenwind zu ersparen, halten wir auf die Box zwischen einer großen Bavaria und einem Winzling zu. Auch Steffi denkt noch "was für ein kleines Boot", als wir in die Box einfahren, da lese ich den uns wohlbekannten Namen *Scampolo* auf dem schneeweißen Rumpf. Ich bin so ausgepowert und verdattert, dass ich unser Manöver völlig vergeige. *Scampolo* ist die 1010 von Dirk und Stine, die zwei Jahre vor uns die Atlantikrunde gemacht haben und uns mit reichlich Tipps, Seekarten und Wasser/Dieselmanistern versorgten. Sie haben ihre Elternzeit zu einem dreimonatigen Schwedenurlaub genutzt und warten jetzt schon seit sechs Tagen auf gutes Wetter für die letzte Etappe heim nach Hamburg. Das sagt Dirk uns in Kurzfassung, nachdem er unsere erstaunten "Scampolo"-Rufe hörte und im Schlafanzug unser Anlegemanöver rettete.

"Dann schlaft Euch mal schön aus", sind seine letzten Worte, als er wieder im Niedergang verschwindet, doch nach der Koje steht uns gerade so überhaupt nicht der Sinn. Wirklich alle Anspannung fällt in diesem Moment von uns ab. Wir sind in Dänemark, d.h. eigentlich schon zu Hause. Alles ist so vertraut, der Geruch der Luft und des Wassers, die Gebäude am Hafen, ja selbst die Boote sehen nach "Heimat" aus. Nachdem Apelia vollkommen aufklariert ist, brät Steffi uns als Früh-Frühstück (Lokalzeit ist ja schon 4:00) Pfannekuchen mit Nutella und dann lassen wir uns noch richtig Zeit bei einer Dusche.

Gegen 5:00 kriechen wir in die aufgeräumte Bugkoje, doch ich finde keinen richtigen Schlaf und lese "Narziss und Goldmund" aus, was mir im Nachhinein doch gut gefällt.

Steffi hat heute mal wieder ihren monatlichen Hänger und verbringt den Vormittag im Bett. Zwischen den Schauern lüfte ich unser Ölzeug und räume in einem fort. Irre, wie sich das Chaos so nach und nach einschleicht, wenn einem die Bedingungen keine Chance zum Aufräumen lassen.

Von meinen Eltern bekommen wir eine SMS. Sie sind in Aalborg und schaffen es heute nicht mehr bis Thyborön. Gut so, denn damit bleibt viel Zeit für Stine und Dirk. Die beiden lassen uns viel Zeit, versorgen uns allerdings mit Frühstücksbrötchen und packen mit an, wenn ich Hilfe brauche. So schaffen wir unser Groß zum Segelmacher, der die Lattentasche ruckzuck und günstig wieder annäht und natürlich sitzen wir auch lange in *Scampolos* gemütlicher Kajüte, die so ganz anders wirkt als unsere und quatschen. Es gibt endlos viel zu erzählen und wir müssen uns wirklich losreißen, damit auch Tochter Nele mal etwas Aufmerksamkeit bekommt.

Die zwei Grazien im Hafen von Thyborön.



Abends laden wir zum Curry auf der Apelia ein, deren Kajüte dank Steffis Putzorgie wieder zumutbar ist. Auch hier dreht sich das Thema natürlich hauptsächlich um das Erlebte und es ist interessant, wie unterschiedlich wir die Inseln erlebt haben. Das sollte wirklich jedem zu Denken geben, der seine Reise anhand von Reiseführern und -Berichten plant. Die Geschmäcker sind so unterschiedlich und alleine schon je nach Wetter nimmt man die Gegenden so unterschiedlich wahr, dass Empfehlungen und Warnungen eigentlich völliger Blödsinn sind. Man muß es selbst erleben um sagen zu können, ob einem etwas gefällt, oder nicht.

Dienstag, 12.08.2008 (450. Tag)

Der Tag beginnt früh, denn Stine und Dirk wollen das kurze Wetterfenster nutzen und zum nächsten Dänischen Hafen segeln, bevor der SW hart auffrischen soll. Der Abschied ist kurz, aber herzlich. Die beiden sind im Geist schon auf See und wir wollen sie nicht unnötig aufhalten. Jetzt, wo wir aber sowieso schon wach und angezogen sind, nutzen wir die frühe Stunde zu einem Strandspaziergang und gucken der *Scampolo* zu, wie sie über die Wellen nach Süden hoppelt. Ganz ehrlich: In diesem Moment bin ich froh, dass wir das hinter uns haben und jetzt nur noch die planschbeckige Ostsee mit ihren vielen Häfen vor uns liegt. Den restlichen Vormittag nutzen wir zu einem ganz gemütlichen und langandauernden Frühstück und stattdessen dem Münzwaschsalon einen Besuch ab. Thyborön ist ein eher trostloser Ort, also hält es uns hier nicht länger und mittags segeln wir mit dem einlaufenden Wasser

den Kanal in den Lymfjord hinein.

Es ist genau so wie wir es uns erträumten: Die leichten 3 Bft kommen zwar aus SO und damit genau von vorne, doch in diesem glatten Wasser ist das Kreuzen eine Wonne und gemächlich arbeiten wir uns nach Osten vor.

Nachdem wir die Goldesund-Brücke (natürlich) unter Segel passiert haben, haben wir zum ersten Mal Funkkontakt zur *Skua*, die irgendwo kurz vor Nyköping segelt. Wir werden ihr also höchstwahrscheinlich bald begegnen und blicken ab jetzt wiederholt angestrengt nach vorne.

Um kurz vor 18:00 ist es dann soweit. Ein einziges Segel kommt uns entgegen und ich erkenne sofort die charakteristische Welle im Segel. Gerührt stehen wir zusammen am Bug und blicken diesem zweiten Empfangskomitee entgegen. Es klingt doof, aber es fühlt sich wirklich so an, als würde uns die Begleitung durch ein anderes Boot jegliche Verantwortung abnehmen. Wir bekommen einen richtigen Geleitschutz nach Hause, ab jetzt darf eigentlich nichts mehr schiefgehen.

Es ist ein grau verhangenes Wetter, als sich die beiden Boote treffen. Die *Skua* wendet und legt sich in Apelias Lee. So halten wir gemeinsam auf Glyngöre zu und von jedem Boot blicken die Besatzungen sehnsuchtsvoll zueinander hinüber. Alles sieht so aus wie immer, äußerlich sieht man uns die Tour nicht an, doch innerlich sind wir in diesem Moment ziemlich berührt. Als Überraschung schaut plötzlich noch meine Tante Moni aus *Skua*s Niedergang und wirft uns ein Päckchen in Aluminiumfolie zu. Es ist ein kalter Hund (schwäbische Leckernei), den Geli noch in einer Nacht- und Nebelaktion für uns gebacken hat. Wir sind jetzt wirklich überwältigt und das ein oder andere Tränchen regt sich in unseren Augenwinkeln, als wir den kalten Hund mümmelnd im Cockpit stehen und rüber zur *Skua* blicken.

Das zweite Willkommenskommittee nimmt uns in Empfang.



In Glyngöre legen wir uns längsseits aneinander und als die ersten Tropfen fallen, sitzen wir schon im Bauch des Mutterschiffs und bekommen das Abendessen aufgetischt. Es ist halt wirklich "wie bei Muttern" und uns beschleicht ein schlechtes Gewissen, wenn wir unsere brave Apelia so verlassen durch's Fenster sehen.

Mittwoch, 13.08.2008 (451. Tag)

Morgens im Bett bin ich irgendwie deprimiert. Mir wird bewußt, dass sich unsere Tour unweigerlich dem Ende nähert. Die Zweisamkeit, die zeitliche Ungebundenheit, kurz, diese absolute Freiheit wird in gut zwei Wochen zuende sein. Klar, es war absehbar, wir haben uns das Ziel gesetzt, wieder in den Alltag zurückzukehren, aber heute morgen macht mich diese Aussicht sehr traurig.

Sobald wir abgelegt haben, bleibt allerdings keine Zeit mehr für Trübsal. Im Windschatten des Ufers sah es noch nach S 5 aus, also setzen wir das volle Groß mit der kleinen Fock und halten über die Seen des Lymfjord nach Nord. Die Skua fährt vorneweg, doch der Abstand vergrößert sich erstmal nicht.

Je weiter wir uns vom Ufer entfernen, desto mehr frischt es auf. Irgendwann refft die Skua und wir fliegen an ihnen vorbei. 8 kn zeigt das Log und der GPS bestätigt diese Zahl. Das macht Spaß, wir überholen die Wellen und Apelias Heckwasser verwandelt sich in einen schäumenden Hexenkessel. Vor einer Regenfront frischt der Wind in Böen bis 7 Bft auf. Es rührt im Rigg, doch Apelia setzt den Druck einfach nochmal in Speed um und bolzt mit fast

konstant 10 kn weiter. Das ist der Hammer, bei uns macht sich Katamaranfeeling breit, allerdings ist es doch etwas entspannter. Ein Stecker ist hier wohl nicht zu erwarten und Apelia liegt ganz ruhig und direkt auf dem Ruder. Ist genial! Wir brechen von hinten in die Wellen und stürmen nur so voran.

Im Lee der Insel Livö setzen wir dann doch das erste Reff. Man muß sein Glück ja nicht überstrapazieren und der Geschwindigkeit tut es eigentlich keinen Abbruch. An der Ansteuerungstonne vom Kanal nach Logstör bergen wir die Fock und unter dem zweiten Reff tasten wir uns durch die enge Rinne in das geschützte Wasser des Kanals nach Aalborg. Hier kommt die Skua wieder auf, so daß wir gemeinsam die Aggersundbrücke passieren. Wir natürlich unter Segel, was ein bisschen einem Regattastart gleich kommt. Also wieder Kat-Feeling. :o)

Kriegt es uns, oder sind wir schneller?



Unter zweitem Reff und kleiner Fock sind wir gleichschnell wie die *Skua* und folgen dem Kanal auf Aalborg zu. Von rechts zieht ein gigantisches Gewitter auf und wir hören es schon seit langem rumpeln. Es wird ein richtiger Spießbrutenlauf, doch bei den 7er Böen denken wir nicht mal ans Ausreffen. Irgendwann erwischt es uns dann aber doch. Aus dem Platzregen wird Hagel, es blitzt und donnert und die Sicht geht gegen Null. Ich habe mir noch gerade rechtzeitig den Kompasskurs auf die nächste Boje zu merken können, denn abseits des Fahrwassers wird es rasend schnell flach.

An der nächsten Boje birgt die Skua ihre Segel und dreht bei. Auch wir halten unter maximal gerefftem Groß die Position, bis die Sicht wieder besser wird und wir weiter können. Der Skua bleibt dabei nur noch die Fock, denn im Achterliek des Großsegels hat sich ein Reiß

gebildet.

Als sich die Sicht bessert, sehen wir auf der Nord-, also der Leeseite des Fahrwassers ein Waarschip 725 liegen. Scheinbar haben sie im Schauer die Richtung verloren und sind dort auf Grund geraten. Sie winken emsig, also bergen wir die Segel und schauen, was wir machen können. Am Rand des Fahrwassers ist leider Schluss mit unserem Tiefgang, also binden wir alle Leinen hintereinander und kneten Fender dazwischen. Die Hoffnung, dass das ganze Gerödel vom Wind zu dem Havaristen getrieben wird entpuppt sich leider als falsch. Immer wieder verfangen sich die Leinen im See gras und für uns ist es auch nicht gerade leicht, bei 7 Bft die Position zu halten.

Drüben auf dem Waarschip gibt man sich irgendwie unmotiviert. Die Leute verschwinden wiederholt unter Deck und quittieren unsere Aufforderung, sich die Leine schwimmend zu holen mit Kopfschütteln. In unseren Augen sehr seltsam. Wenn Apelia mit dem Kiel auf dem Boden herumhoppeln würde, wäre es für uns kein Thema, bei 19 Grad Wassertemperatur eine rettende Leine schwimmend zu holen.

Als von drüben so gar nichts kommt, sammeln wir alles wieder ein, funken mit Lingby Radio, die Hilfe schicken und segeln weiter.

Die restlichen Meilen schmelzen schnell dahin. Als wir kurz vor Aalborg nochmal einen Kreuzschlag einlegen müssen wird deutlich, wie stark der Wind ist. Es ist eine richtige Bolzerei gegenan, ein Glück, dass sich hier keine großen Wellen bilden können. Im Windschatten des Ufers ist es dagegen total ruhig und wir kommen uns so voll gerefft etwas blöde vor, als uns die versammelte Mittwoch-Abend-Regatta entgegen kommt.

Auf der Skua steht schon das warme Abendessen auf dem Tisch und wir dürfen faul sein. Als die Regattameute einläuft, kommt der Skipper einer heruntergekommenen Möhre vorbei und steht lange am Steg. Auf meine Frage, ob er interessiert sei kommt lediglich ein "I find that rather expensive" zurück. Das macht mich richtig stinkig. Klar, dass seine Möhre diesen Wert nicht erreicht. Zum Glück fange ich mich dann aber wieder, Apelias neuer Eigner soll jemand sein, dem das Boot das Geld wert ist, nicht irgend ein gnädiger Käufer.

Auch die kommenden Tage sehen wir immer wieder Bootseigner, die fassungslos den Kopf schütteln. Ich vermute allerdings, dass sie eher ein Problem damit haben, dass hier jetzt öffentlich bekannt gemacht wird, auf was für teuren Dingen sie hocken. Die meisten 10 Meter langen Boote bringen ja locker den doppelten Preis, wenn sie in vergleichbarem Zustand sind.