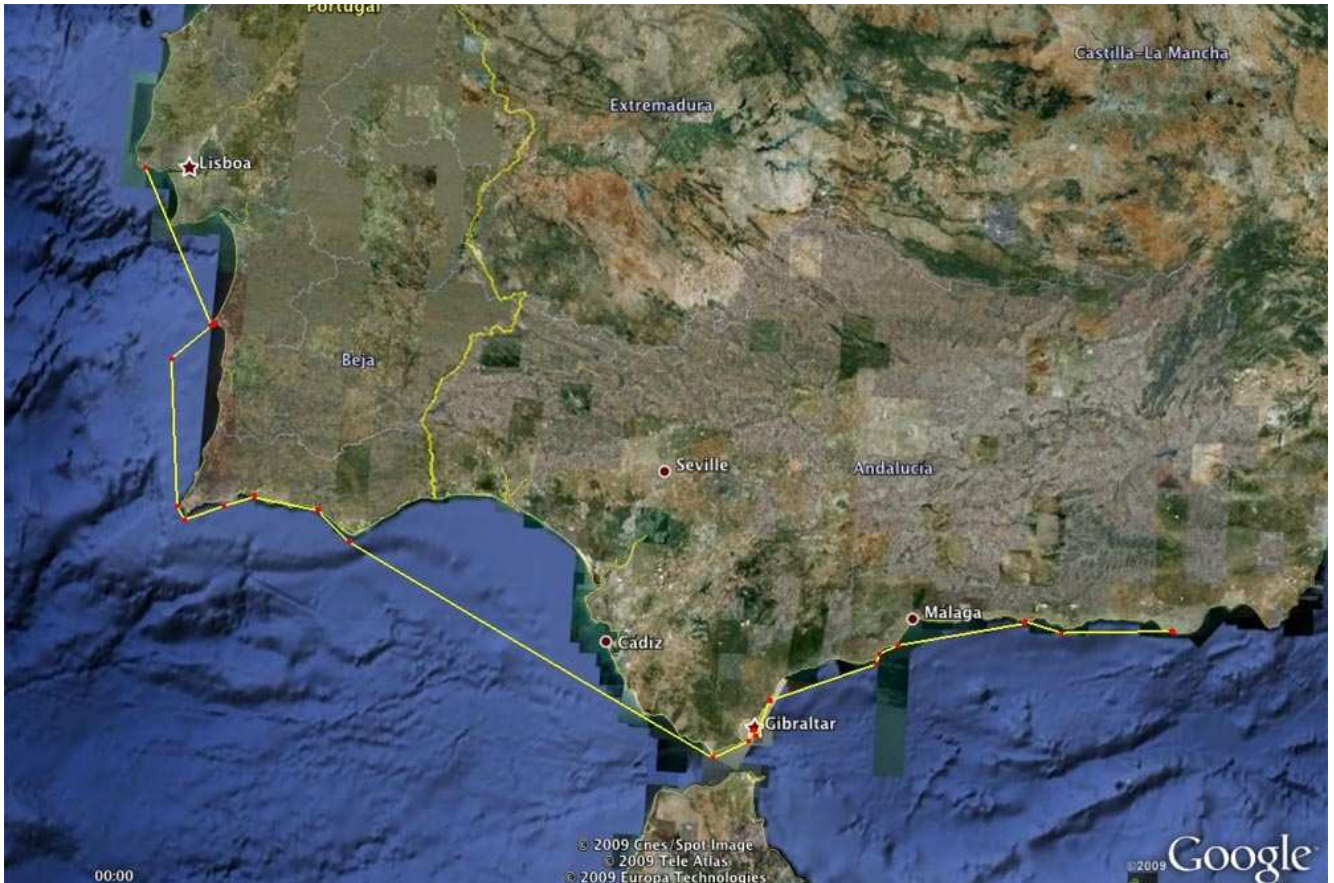


Im Frühling 2008 kaufte der Verein [Euploia](#) die Segelyacht Elendil mit dem Ziel, das Hochseesegeln zu fördern und Segelreisen zu organisieren. Die Elendil lag beim Kauf in der Bretagne und wurde im Herbst 2008 in ihr Winterquartier in Torrevieja bei Alicante überführt. Anfangs Oktober hatte ich die Gelegenheit als Mitglied einer 5-köpfigen Crew auf dem Überführungs-Törn von Cascais bei Lissabon via Gibraltar nach Alicante mitzusegeln, einige Bilder und Notizen möchte ich Euch nicht vorenthalten:



Unsere Route

### Tag 1, Sonntag 28. September

Nachdem wir um die Mittagszeit mit EZS1093 in Lissabon eingeflogen sind, machen wir uns umgehend auf den Weg nach Cascais. Umgehend heisst, sobald wir ein Taxi aufgerissen haben, welches 5 Personen samt Gepäck aufnehmen kann. Gefunden hatten wir dieses Taxi rasch, waren aber nicht die Einzigen, welche etwas mehr Platz benötigten. Da wir die längere Strecke fahren wollten und damit die interessanteren Kunden waren haben wir unsere Konkurrenz ausgebootet und das eine oder andere Schimpfwort auf Portugiesisch gelernt.



Die SY Elendil, eine 19m Stahlketch, Design G. Auzepy-Brenneur

Unser Schiff unterscheidet sich im Design wohltuend von den typischen Tupperware-Yachten und lässt sich mit wenig Krängung sehr schnell segeln, das eine oder andere Racer-Gen kann sie nicht verleugnen. An Board ist Platz für 9 Personen und auch ohne durchgehende Deckaufbauten ist aufrechtes Gehen unter Deck möglich.

Ein 155 PS Turbodiesel schiebt die 19 Tonnen Stahl bei Flaute mit bis zu 8 Knoten durch das Wasser, ein 8KW Generator sorgt unter Segel für mehr als genügend Strom um zwischendurch die Batterien zu laden und in der Küche finden sich nebst 4-flammigem Kochherd und Doppel-Spüle auch Eisschrank und Tiefkühler.

Die Tanks fassen 600 Liter Frischwasser bzw. 1000 Liter Diesel, eine 90l/h Wasseraufbereitungsanlage verschafft auch für Atlantik-Überquerungen die notwendige Autonomie, dank Autopilot nötigenfalls im Einmann-Betrieb wie der Vorbesitzer bewiesen hat.

Den Rest des Tages verbrachten wir mit essen (das teuerste und zähste Entrecote ever), Bootsübernahme, einpuffen, einkaufen und schlafen. Zwischendurch wurden noch ein paar Lampen gegen schwächere ausgetauscht damit der CB nicht jedesmal rausfliegt wenn in mehr als einer Koje Licht brennt. Der Hafen von Cascais scheint der Tummelplatz der Oberschicht von Lissabon zu sein und gibt das Bild einer Touristenfalle in der Nebensaison ab, die Hafengebühren haben mit 100€ allerdings noch Hochsaison.

## **Tag 2, Montag 29. September (63nm)**

Unser heutiges Tagesziel lautet Sines, ca. 60nm SSW von Cascais und nachdem wir noch den Frischwasser-Tank gefüllt haben legen wir um 07:20 ab und fahren dem jungen Tag entgegen.



Auslaufen in Richtung Morgensonne



Hinter uns liegt Cascais

Um 08:20 setzen wir die Segel bei schwachem Wind zur Unterstützung des Motors, um 09:20 frischt der Wind auf gute 20kts auf und wir machen unter Segel 8kts Fahrt, als Spitze liegen 10kts an - ein herrlicher Segeltag auch wenn der Wind immer mal wieder abflaut. Um die Mittagszeit verscheucht uns die Portugiesische Marine da wir ihren Schiessübungen zu nahe kommen und wir umfahren das Schiessgebiet westlich mit einem kleinen Umweg um dann wieder der Westküste Portugals zu folgen.



Vor uns das Gabo Espichel auf dem Weg nach Sines

Um 18:10 legen wir nach 36nm unter Segel (4h:50) und 27nm (6h) unter Motor längsseits in Sines an.

### **Tag 3, Dienstag 30. September (79nm)**

Ein längerer Schlag von knapp 80nm wird uns heute von Sines nach Portimao führen, unterwegs gibt es keine für unser Boot brauchbaren Häfen und abgesehen davon wollen wir vorwärts kommen. Da es praktisch windstill ist, fahren wir den ganzen Tag unter Motor, Highlight des Tages waren die Delphine, welche mehrfach für eine kurze Zeit mit uns mit geschwommen sind.

Weniger spannend ist die Tatsache, dass unser Diesel eine kräftige Rauchfahne hinter sich herzieht, bzw. bei leichtem Rückenwind über dem Schiff verteilt, was heute während knapp 14h der Fall war.

Unser Skipper stellt einige wenige Liter Wasser in der Bilge fest und verbringt den Tag mehrheitlich unter Deck, dazu später mehr.



Ferienstimmung an Bord, wer braucht schon Sandstrände?



In der Abendsonne umfahren wir das Gabo de Sao Vicente



Die Seekarte verspricht „magnetic anomalies“ vor der Kueste Algavens, guess why

Kurz nach 21:00 erreichen wir Marina de Portimao, etwas von der Küste zurückversetzt. Die Einfahrt ist mit Untiefen versehen und der Hafen deshalb nicht ganz leicht anzulaufen, als Hilfe stehen zwei Leuchttürme zur Verfügung welche, wenn genau übereinander, die Fahrwinne anzeigen. Es ist bereits stockdunkel, die beleuchteten Untiefen haben wir identifiziert aber wo ist die &%ç#@- Einfahrt?

Wir sichten ein einsames rotes Licht, dort müsste die Einfahrt sein aber hinter dem Licht steht ein Gebäude und wo ist das grüne Leuchtturm? Wir nähern uns NVFR im Schrittempo dem roten Leuchtturm, laut GPS müssten wir die Einfahrt genau vor der Nase haben aber da ist nur eine Mauer samt Gebäude zu erkennen. Es kommt langsam Hektik auf, wir nähern uns den minimums als wir kurz vor dem go-around die verwinkelte und enge Einfahrt erkennen, inkl. defekter Befeuerung. Das Anlegemanöver am Gästeponton erfolgt um 21:45 problemlos.

#### **Tag 4, Mittwoch 1. Oktober (24nm)**

Die heutige Etappe ist mit 24nm angenehm kurz und so schlafen wir etwas länger und stechen erst um 10:50 in See. Auch heute nebelt uns unser eigener Diesel kräftig ein, die Rauchfahne ist etwas beängstigend, where's smoke there's fire. Vermutlich steht der Perkins etwas zu gut im Futter...



Hat jemand „Flaute“ gesagt?

Während 5h:30 von 6h:30 fahren wir unter Motor und auch das Wasser in der Bilge ist wieder da, der Skipper wiederum verbringt einige Stunden damit nach dessen Herkunft zu suchen. Dass er dabei einen schwarzen Kopf bekommt stört die restliche Crew nicht sonderlich aber der Dieselgeruch ist etwas lästig und das Leck ist auch noch nicht gefunden.



Nach einer guten Stunde ist im Hintergrund noch immer Portimao zu erkennen



Schade um die schöne Küste!



Unter vollen Segeln auf Kurs Villamoura

Bereits um 17:30 legen wir nach einem erholsamen Tag in der Sonne an Deck in der Marina de Vilamoura an. Vilamoura ist ein Touristenhafen mit unzähligen Restaurants, Bars, Shopping Mall und allem was dazu gehört. Obwohl es bereits Anfang Oktober ist herrschen Temperaturen von gegen 30 Grad und auch Nachts kühlt es nur unwesentlich ab - dies scheint v.a. den Engländern zu gefallen welche den Hafen in fester Hand haben. Die Stimmung erinnert etwas an Play del Ingles, das Publikum ist zwar im Schnitt mindestens doppelt so alt aber genau so besoffen.

Wir geniessen unseren letzten Stop in Portugal auf diesem Törn und freuen uns über die hervorragende und bezahlbare Küche der Portugiesen, in Anbetracht der Hafentaxe von 28€ sollten wir eigentlich noch ein paar Tage hier bleiben aber wir haben noch über 300nm vor uns. Allgemein bieten die Häfen in Portugal sehr gute Infrastruktur sowie freundlichen Service zu verträglichen Preisen.

### **Tag 5&6, Donnerstag & Freitag 2./3. Oktober (161nm)**

Wer kräftig feiert soll auch ausschlafen und so stechen wir nach dem Füllen des Wassertanks um 10:30 in See, Ziel Cadiz südwestlich von Jerez kurz hinter der Portugiesisch-Spanischen Grenze. Für die ca. 100nm bis Cadiz rechnen wir mit gut 20h, so sollten wir nach Sonnenaufgang und damit bei Tageslicht in Cadiz ankommen.

Auch heute findet unser Skipper mit grimmigem Gesicht Wasser in der Bilge und verschwindet in den Tiefen des Bootes doch diesmal findet er das Leck: Der Abgasschlauch zwischen Lader und Dämpfer/Rückschlagventil hat einen grösseren Riss und spuckt dort nebst Abgasen auch Kühlwasser aus. Die Abgase werden von der

Motorraum-Lüftung effizient nach draussen befördert und sind nicht zu riechen aber das Wasser sammelt sich eben in der Bilge.

Um 11:00 machen wir bereits wieder in Vilamoura am Reception Ponton fest und beschliessen, dass eine Reparatur in Anbetracht der bevorstehenden langen Etappe bei Nacht wohl angebracht wäre. Dumm nur, dass sich in den vielen Workshops im Hafen kein auch nur artverwandter Schlauch findet, es ist Donnerstag und der Schlauch wäre frühestens am Montag hier. Diese Verzögerung wäre nicht mehr aufzuholen, also muss der Schlauch McGuyvert werden was uns mit irgendeinem enorm teuren Zauberband auch gelingt. Viel hilft bekanntlich mehr und so drückt das hochelastische und vulkanisierende Band den Schlauch übel zusammen aber es scheint immerhin dicht zu sein und sollte für ein paar Stunden halten.

Leinen los, um 13:30 legen wir erneut ab und nehmen Kurs auf Cadiz, der Wind passt und wir machen kurz darauf 5kts Fahrt unter Segel.



Endlich outbound Vilamoura, Genua und Besan bringen 5kts

Wir hoffen, am übernächsten Tag in Gibraltar einen passenden Schlauch zu finden jedoch ist ETA Gibraltar am Samstag gegen Abend, eine ungünstige Zeit um Schläuche zu kaufen. Es ist klar, dass sich in den nächsten zwei Tagen entscheidet, ob unser Törnplan aufgeht oder nicht: wenn wir jetzt 3 oder 4 Tage verlieren reicht uns die Zeit nicht mehr, wir müssen am Samstag gegen Mittag in Gibraltar sein, einen Schlauch finden und diesen ersetzen.

Vor dem Hafen von Gibraltar liegt noch die Strasse von Gibraltar welche die Schlüsselstelle auf unserem Törn darstellt:

- Es herrscht viel Verkehr, eine Passage bei Dunkelheit ist gefährlich und für die Crew sehr anstrengend.
- Die Spanische Marine kontrolliert in der Nacht Boote auf Flüchtlinge aus Marokko und geht dabei relativ unzimperlich vor - ein Argument mehr um die Passage bei Tageslicht zu machen.
- Bedingt durch unterschiedlich starke Gezeiten und Salzgehalt von Atlantik und Mittelmeer herrschen je nach Zeitpunkt starke z.T. gegenläufige Strömungen an der Oberfläche, diese können mehrere Knoten ausmachen. Bei ca. 5 Knoten Eigengeschwindigkeit ist es Matchentscheidend, zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu passieren um nicht rückwärts aus der Meerenge gespült zu werden.

Nach kurzer aber intensiver Planung steht fest, dass wir Cadiz auslassen und direkt bis Gibraltar segeln werden. Das Wetter samt Wind ist gut und wenn nichts dazwischen kommt sollten wir die Strasse von Gibraltar in einem idealen Zeitfenster am späteren Freitag Nachmittag passieren um gegen Abend vor Einbruch der Dunkelheit in Queensway Quay Marina in Gibraltar einzulaufen.



Je näher wir Gibraltar kommen, desto mehr Heavies sind unterwegs

Gegen Abend brauchen wir das erste Mal wieder den Motor um einem Schleppnetz auszuweichen, der Schlauch scheint zu halten.



Auf offener See zwischen Faro und Cadiz

Mit einem plausiblen Plan vor Augen genießen wir Nachtesen wie Sonnenuntergang um uns dann auf die lange Nacht vorzubereiten, jeweils zwei Besatzungsmitglieder müssen Wache schieben. Von 22:00 bis Mitternacht müssen wir dem Wind nochmals etwas mit Diesel unter die Arme greifen, können aber ansonsten mit gut 5kts durchsegeln bis am Morgen der Wind zusammenbricht.



Zum Frühstück gibt's heute Delphin...

Den folgenden Tag lungern wir an Deck herum, schlafen in der Sonne und erwarten gespannt das Erreichen der Strasse von Gibraltar.



Playa del Bologna, spanische Atlantikküste

Um Punkt 18:00 ist es soweit, wir sind abeam Punta de Tarifa, dem südlichsten Punkt des Europäischen Festlandes und erreichen damit die Strasse von Gibraltar.



Abeam Punta Tarifa, wir biegen in die Strasse von Gibraltar ein

Bereits seit gut einer Stunde macht sich die Strömung bemerkbar und wir machen 8kts über Grund, da noch ein leichter Westwind einsetzt setzen wir die Genua und machen für eine gute Stunde bis zu 9,5kts. Wir sind ca. 20 Minuten hinter unserem Nav-Plan, auf 30h bei 5kts kaum der Rede wert, dennoch sind wir über den Rückenwind froh, unser Hafen ist noch weit und spannt um 22:00 die Kette vor die Einfahrt.



Der Felsen von Gibraltar, ETE 1:30h



Schon wieder der Felsen von Gibraltar, ETE 0:40h



Geschafft, um 20:40 erreichen wir unseren Liegeplatz in Queensway Quay Marina und machen in guter Gesellschaft für die Nacht fest

Nach knapp 32h und 161nm auf See haben wir unser wohl wichtigstes Etappenziel erreicht, der Auspuffschlauch hat zwar übel gelitten aber vorerst freuen wir uns auf eine heisse Dusche und ein anständiges Nachtessen, Entspannung macht sich breit. Dass wir an Land nicht mehr gerade gehen können sondern wie besoffen durch den Hafen wanken stört uns dabei wenig und wir geniessen den Abend auf dem Casemates Square im T-Shirt.

### **Tag 7, Samstag 4. Oktober (Ruhetag)**

Landtag, Pause. Relativ betrachtet. Am Vormittag rückt die Crew in zwei Teams aus um Futter einzukaufen (v.a. das Bier geht langsam zur Neige) und um den ominösen Schlauch zu beschaffen.

Nach intensiven Internet-Recherchen via iPhone wissen wir, dass wir als Ersatz für unseren Auspuffschlauch eine „Vetus exhaust hose“ mit 125mm Innendurchmesser benötigen. Dass dies in etwa 5 inches entspricht und unser Motor als echter Perkinson ein Engländer ist, ist vermutlich nur Zufall aber sicher ein gutes Omen in dieser britischen Enklave.

Tatsächlich finden wir nach einem längeren Fussmarsch im letzten angesteuerten Marine-Shop kurz vor Mittag den wohl einzigen verfügbaren Laufmeter (wir benötigen ca. 88cm) besagten Schlauches auf der iberischen Halbinsel. Über den Preis haben wir dann nicht mehr lange verhandelt und dafür gleich noch die letzten 4 passenden Edelstahlschellen einpacken lassen.

Zurück an unserem Berth treffen wir auf den Perkinson-Doktor schlechthin welcher uns im Tausch gegen ein Bier nicht nur gute Tips für den Schlauchwechsel gibt sondern auch noch die Rauchzeichen unseres Diesels liest. Dieser läuft wie vermutet zu fett, der Doc hat die Injectors im Verdacht und wir sind beruhigt, dass uns der Motor zwar keine neuen Freunde schafft aber auch nicht kurz vor dem Exitus steht.

Nun muss der Schlauch nur noch ausgetauscht werden, zu fünft geht das nicht und die beiden Damen würden gerne etwas Touri-Sightseeing machen. Nach kurzer Betrachtung der verrosteten Schellen, der Kalkspuren an den Flanschen und der bocksteifen, knallharten Vetus-Hose stelle ich mich als Begleitung für die Touri-Truppe zur Verfügung während die beiden anderen Herren mit Säge, Rättsche und Seitenschneider bewaffnet kopfüber im Motorraum verschwinden.

Mit einem Toyota Bus lassen wir uns auf den geschichtsträchtigen Felsen von Gibraltar fahren, besichtigen die Kavernen, füttern die Affen und geniessen die phänomenale Rundschau. Afrika scheint zum greifen nah.



In der Bucht von Gibraltar ankern Frachter und warten auf Ladung



Nur knapp war zu verhindern, dass der Affe mit an Bord kam



Blick auf Tanger, damit erklärt sich auch die strategische Bedeutung von Gibraltar: Hier kommt keiner unbemerkt durch



Die Verbindung zwischen Gibraltar und dem spanischen Festland ist sehr schmal und dient als Piste fuer LXGB. Die (einzige) Strasse nach La Linea kreuzt die Runway und ist mit Schranken gesichert

Nach der Führung scheint uns die Zeit noch etwas früh für die Rueckkehr zur Elendil und so kommen wir nach einem kleinen Umweg samt Bier gerade richtig um uns berichten zu lassen, dass der Auspuff ausgetauscht ist. Die blutigen Unterarme der Mecchanos lassen auf einen harten Kampf schliessen, aufgrund des Schadensbildes unter Deck dürfte sogar Artillerie eingesetzt worden sein.

Unser Skipper nutzt das allgemeine Chaos um noch rasch unauffällig den Heimathafen umzulabeln. Eigentlich wollten wir dies schon länger tun und da die Spanier scheinbar Wert auf eine korrekte Immatrikulation legen, halten wir die Zeit für gekommen um der Elendil endlich ihren neuen Heimathafen „Basilea“ zu verpassen.



London weicht Basilea, der Schlauch ist tot

Weitere zwei Stunden später sieht es auf der Elendil wieder einigermaßen wohnlich aus und die Auspuff-Crew hat die Ölflecken zumindest an den öffentlich sichtbaren Körperstellen wegbekommen. Zur Feier des Tages tauchen wir nochmals in die seltsame Mischung aus Afrika, Europa und England namens Gibraltar ein, essen uns durch die Karte eines netten Restaurants und lassen den Abend in den trendigen Bars von Marina Bay ausklingen.

#### Tag 8, Sonntag 5. Oktober (26nm)

Auf zu neuen Ufern, der Atlantik liegt hinter uns, wir segeln nun durch das Mittelmeer. Bevor wir in See stechen wollen wir aber noch unsere Tanks mit zollfreiem Diesel füllen und legen kurz an der Tankstelle von Marina Bay an. Seltsamerweise ist der Diesel hier kaum billiger als sonstwo aber immerhin steuerfrei. Beim Auslaufen um 11:20 befinden wir uns in bester Position um BA2494 im Final auf LXGB RWY 09 zu erlegen.



Zwar nicht Cpt Sully aber BA2494 im Final auf RWY 09 LXGB

Die Tagesetappe nach Puerto Sotogrande ist mit 26nm eher kurz aber es erwartet uns Gegenwind und der Strömung um den Felsen herum trauen wir auch nicht.



Beim Auslaufen schauen wir uns die Frachter aus der Nähe an

Nach einer unfreundlichen Begegnung mit einem Öltanker (Die Brücke sahen wir nicht mehr und Fotos gibt's leider auch keine) üben wir das Aufkreuzen gegen den Wind und helfen gelegentlich mit dem Motor nach um unseren 5kts-Schnitt zu halten.



Der "andere" Öltanker lag nicht vor Anker, war dafür deutlich näher

Das ganze Schiff stinkt wie eine Dieseltankstelle, offensichtlich haben wir etwas zuviel Diesel gebunkert und dieser sammelt sich nun in der Bilge. Eine echte Herausforderung für unseren Skipper, schliesslich war er schon seit fast 20h nicht mehr da unten.



Dieser Kollege erlitt nach einem längeren Rennen kurz vor Sotogrande eine bittere Niederlage, wer zuletzt abfällt lacht am besten, harhar



Postkartenwetter in Sotogrande, Malaga

In Sotogrande hat es viele Sonntags-Ausflügler und wir finden gegen 17:30 nur mit Mühe einen Tisch für unser Mittagessen. Vielleicht war es auch ein Zvieri, auf jeden Fall waren die Fischsalate gut und gegen 22:00 bestellen wir im selben Restaurant eine Paella welche eher enttäuschend war. Immerhin war der Ondarre gut und so ging auch dieser Tag irgendwann nach Mitternacht gemütlich zu Ende.

### **Tag 9, Montag 6. Oktober (36nm)**

Nochmals haben wir eine eher kurze Etappe von 36nm nach Fuengirola / Puerto Deportivo vor uns, Kurs ONO, die Prognosen sagen wenig Wind voraus und wir legen erst kurz vor Mittag ab um gegen 19:30 in Fuengirola anzulegen, wie befürchtet eine „Motor-Etappe“, wir standen nur eine gute Stunde unter Segel.



Wenig Wind, viel Segel und Badestimmung an Bord, links voraus Marbella



Das Cockpit der Elendil, Kurs auf Punta Ladrans



Blick achtern aus dem Cockpit, full throttle ahead und autopilot engaged

Fuengirola ist eine Touristenstadt an der Costa del Sol, Beton soweit das Auge reicht und selbst in der Nachsaison kann man hier noch Stadtrundfahrten in Pferdekutschen machen. Dies reizt uns aber wenig, nicht wegen der Pferde aber die Stadt ist wirklich nicht rundfahrttauglich. Immerhin finden wir eine geniale Tapas-Bar und schlagen uns einmal mehr die Bäuche voll bevor wir müde an Bord der Elendil schleichen.

Auf dem Weg in unsere Kojen studieren wir nochmals die Meteo für die nächsten Tage, die Prognosen sind sehr unterschiedlich, eine Wetteränderung ist zu erwarten aber wie sich diese auswirkt bleibt unklar.

### **Tag 10, Dienstag 7. Oktober (46nm)**

Langsam aber sicher nähern wir uns unserem Ziel, wir nehmen unsere zweitletzte Etappe vor dem Cabo del Gata, welches uns von der Ostküste Spaniens trennt, in Angriff und werden heute nach Marina del Este in Granada segeln.



Morgenstimmung vor Fuengirola



Warten auf den Wind



Die Spanische Marine fährt Steuergelder spazieren



Die Spanische Luftwaffe schaut nach, wer der Marine so nahe kommt

Segeln bei 0 bis 2 kts Wind macht keinen Spass und so legen wir die heutigen 46nm unter Motor zurück und laufen nach ca. 10h auf See um 18:50 in Marina del Este ein. Zumindest die Hafeneinfahrt ist spannend, gut versteckt hinter dem Punta de la Mona und nördlich dem Strand entlang mit hässlichen Untiefen versehen.

Marina del Este ist kein Hafen den man gesehen haben muss, in der Nachsaison sind noch zwei Restaurants offen und beide fallen in die Kategorie „Verpflegung“.

Immerhin bekommen wir so genügend Schlaf und freuen uns auf den nächsten Abschnitt. Bevor wir schlafen gehen fragen wir uns, wie es möglich ist, dass der Luftdruck innert Stunden von 1029 auf 1024 gefallen ist und trotzdem nie Wind aufkam.

Irgend etwas ist faul und so wird die Nacht doch noch etwas länger als erwartet, wir entdecken ein Tiefdruckgebiet über Afrika welches sich allmählich nach Norden zu verschieben beginnt. Gleichzeitig beginnt der Wind in den Wanten zu pfeifen, die ersten Prognose-Modelle sagen Sturm aus Osten voraus, also genau auf unsere Nase. Übermorgen wollen wir um das Cabo de Gata segeln und bekommen erste Zweifel ob wir Alicante diese Woche noch erreichen werden.

### **Tag 11, Mittwoch 8. Oktober (70nm)**

Wir verlassen Marina del Este um 08:20 mit Ziel Puerto Deportivo de Aquadulce (Almeria), ca. 70nm stehen uns bevor.



Die Morgenstimmung mag trügen, das Wetter schlägt um

Das Wetter ist eher schlecht mit tiefer Bewölkung und 3-4kts Wind aus Osten, es braut sich nach dem nächtlichen Sturm erneut etwas zusammen. Kaum sind wir aus dem Hafen raus wird die See aufgewühlt und als wir hinter dem Punta de la Mona hervor ins offene Meer fahren ist der Wellengang hoch, die Elendil schaukelt stark hin und her, stampft auf und ab - Niemand hat mehr Lust sich unter Deck aufzuhalten und die Nachfrage nach Stugeron steigt.



Let's Rock&Roll, Schwimmwesten & Lifelines werden montiert

Zwischen 12:30 und 16:15 können wir mit Genua und Besan bis zu 7 Knoten machen, Segelfeeling kommt auf, auch wenn der Wellengang mühsam ist. Die Elendil pflügt sich hart am Wind tapfer durch die Wellen und zeigt

dabei Nehmerqualitäten. Die Geschwindigkeit über Grund ist aber dennoch nicht berauschend und so reffen wir die Segel und dieseln mit der untergehenden Sonne Aquadulce entgegen während sich das Wetter nach der kurzen Aufhellung wieder zusehends verschlechtert.



Der kreuzende Fischkutter hat Wind & Wellen von schräg hinten und stampft übel

Um 20:30 legen wir in Deportivo an, die Elendil zeigt sich von ihrer zickigen Seite und lässt sich kaum rückwärts manövrieren, nach dem 5ten Versuch haben wir dann doch die Heckkleinen und Moorings festgemacht ohne grösseren Landschaden zu verursachen.

Nach der obligaten Dusche essen wir zum 2ten mal ein zähes Steak, in Anbetracht des Härtegrades und des Preises war es wohl ein echtes „Navyboot“ aber die eingefallenen und blassen Augen der angebotenen Fische haben uns auch nicht überzeugt, ganz im Gegensatz zum Tinto Verano. Auf dem Weg zurück zum Schiff finden wir noch eine nette Hafensbar samt Billardtisch und einige Stunden später studieren wir wieder einmal auf der Elendil das Wetter.

Was wir sehen erfreut uns wenig, es kommt Sturm auf die nächsten Tage und die Schaumkronen auf dem Wasser im Hafen machen uns auch keinen zusätzlichen Mut. Wir messen am Liegeplatz Böen bis 38kts aus Osten, das Gapo Gatto und damit Alicante können wir morgen vergessen.

### **Tag 12- 15, Donnerstag 9. Oktober bis Sonntag 12. Oktober (Zwangspause)**

Der Sturm hält uns in Deportivo fest, eine Wetterbesserung ist nicht in Aussicht und wir informieren die Nachfolge-Crew darüber, dass sie das Schiff wohl hier wird übernehmen müssen.



SY Elendil sicher im Hafen von Deporтиво vertäut

Immerhin ist der Hafen hier mit knapp 20 Euro billig und wir finden eine tolle Tapasbar, ein nettes Kaffee und die Hafenkneipe mit Billard wird zu unserem Wohnzimmer – was braucht Mensch mehr um drei Tage auszuhalten?



Mehr oder weniger widerwillig fügen wir uns unserem Schicksal...

Die restlichen Tage schlagen wir uns mit Unterhaltsarbeiten am Schiff um die Ohren während sich unser Tagesrhythmus immer mehr in die Nacht verschiebt, Hafenfeeling kommt auf und verdrängt den Ärger darüber, dass wir Alicante nicht erreicht haben.

Am Samstag trifft die Ablösecrew mit dem Mietwagen von Alicante aus ein, am Sonntag geben wir das Auto in Alicante wieder ab und schippern mit EasyJet zurück nach Basel. Eine einmalige Segelreise über 505nm geht

damit zu Ende, es war sicher nicht die Letzte!

Fazit: Segeln ist fast so schön wie Fliegen, einfach etwas langsamer und gemütlicher...