

# MEHR ALS TAUSEND MEILEN



## Inhalt

STORY .....	2
FIRST LEG .....	2
SCHLAFEN.....	3
WACHWECHSEL.....	3
STEUERN.....	4
NAVIGIEREN.....	4
LAND/MARINAS .....	5
2ND LEG .....	6
FUNK.....	6
RADAR UND AIS .....	7
Personem und Rahmenbedingungen.....	9
PERSONEN.....	9
Taguari — das BOOT .....	10
Hermine .....	10
GEZEITEN.....	11
WETTER .....	12
WIND.....	12
WELLE .....	12
ROUTE.....	12
EPILOG.....	13

Julia Ahamer

Wien, am 24. Dezember 2022

# STORY

„We must take adventure — to see where we truly belong.“ so steht es auf meinem T- Shirt. Aber was wirklich auf mich zukommt, ahne ich nicht.

Wir wollen die kanarischen Inseln umrunden, Meilen sammeln im Gezeitenrevier, das Ziel ist der RYA Yachtmaster, und die Meilen sind Voraussetzung für die Prüfung. Die Törnplanung ist schon lange fertig, Revierinfos und technische Informationen über unser Boot einholen, Streckenplanung inklusive Wacheinteilung — all das ist erledigt bevor wir abfliegen.

Vor Ort entscheiden wir nur mehr über die Besetzung der Teams.

Und von Abschnitt zu Abschnitt legen wir den Skipper of the Day fest — wobei die Tage lang werden und auch die Nächte und Folgetage umfassen können... Skipper of the Leg ist der bessere Begriff.



Kanarische Inseln

Wir sind sieben und haben zwei Wochen Zeit.

Skipper Christian macht zu Beginn klar, was er von uns erwartet: dass wir segeln können, keine Zeit für Manövertraining, wir wollen Strecke machen. Er steht bereit für Fragen oder wenn es Probleme gibt.

Als beim ersten nächtlichen Wachwechsel ein lautes Wort fällt, rät er uns tags darauf, ruhig und lächelnd, die nachfolgende Schicht rechtzeitig zu wecken. Die nächsten 13 Tage klappen sämtliche Wachwechsel reibungslos, selbst wenn jemand seekrank ist, springt diskussionslos ein anderer ein. Laute Worte gibt es nur mehr, wenn der Wind und die Welle das Verständnis sonst verunmöglichen.

Das ist sein Führungsstil. Ruhig, lächelnd, respektvoll. Feedback gibt er nur, wenn es auch aufgefasst werden kann.

## FIRST LEG

Der erste Streckenabschnitt geht bis La Palma im Westen. Ausgehend von der Marina Lanzarote in Arrecife wollen wir südlich der Inseln segeln — Vorwind- oder Raumschotkurse im Nordostpassat bis El Hierro, dann nach Norden abdrehen... am Montag um zwölf Uhr Mittag legen wir ab.

„Kein Einsteigerrevier in den Atlantik“, so habe ich es gelesen. Zwischen den Inseln entsteht durch Düseneffekte Starkwind, und die Welle kann unangenehm werden ...

Jetzt bin ich da — Langstrecke, das Leben folgt dem Wachplan, schlafen bis zum Wachwechsel, aufstehen, steuern, navigieren und wieder schlafen.

Es ist wenig Unterschied zwischen Tag und Nacht, tagsüber fällt das Einhalten der Ruhezeiten schwerer, nachts das Trimmen der Segel und das Aussteuern der Welle.

## SCHLAFEN

Die erste Woche begleitet uns Hermine mit Kreuzsee und unregelmäßiger, kurzer Welle. Schlafen ist nur phasenweise möglich — zu viel Welle, zu viel Wind, und wir laufen faktisch ständig unter Segel.



In der Bugkabine wirft es mich umher, das Schiff stampft, rollt, fällt mitunter in Wellentäler, schlägt auf, der Lärm allein verhindert das Schlafen, die Luft ist stickig, alle Luken sind dicht. Unter Segel fahren wir aufgrund der Windsituation meist mit starker Krängung. Niemand denkt daran, die eingekauften Vorräte zu verkochen, und von uns sieben haben viereinhalb zumindest periphere Begegnungen mit Seekrankheit.

Wenn ich im Salon schlafe, muss ich meine Füße, Hände oder Knie abstützen, sonst rolle oder rutsche ich von der Bank. Ich dämmere im Halbschlaf — manchmal kommt jemand aus dem Cockpit, schreibt ins Logbuch, schaut auf die Karte, nimmt sich etwas zu essen. Ich wache auf, das heißt, ich muss zwischendurch eingeschlafen sein, frage nach der Zeit — noch nicht, ich kann noch schlafen.

Nach der ersten Nacht weckt mich etwas in mir rechtzeitig zu meiner nächsten Wache.

## WACHWECHSEL



Ich stehe nicht ungerne wieder auf, trotz der Müdigkeit, die sich über die beiden Wochen hinweg ansammelt — nur das Anziehen, womöglich noch auf die Toilette gehen müssen, die Stirnlampe aufsetzen, die Rettungsweste anlegen, Trinkwasser oder Tee mitnehmen — das fällt mir schwer.

Sobald ich fertig bin, will ich mich nach oben beeilen — es ist zu heiß, um in voller Montur unter Deck zu sein — aber der Seegang, die Dunkelheit, die Schräglage des Schiffs, und die in

den Niedergang geworfenen Leinen verlangsamen mein Fortkommen als wäre ich in der Schwerelosigkeit unterwegs.

Oben muss ich mich sofort einpicken. Nachts selbstverständlich, aber auch tagsüber haben wir bis La Palma Wind bis über 30 Knoten und entsprechende Welle, und picken uns demzufolge ein.

Beim Wachwechsel setzt sich die neue Schicht erst einmal ins Cockpit und schnappt noch etwas Luft. Dann erfolgt die Übernahme mit den Infos zu Segelstellung, Reff, Kurs, Wind, Sonstiges — nachts ist das besonders



wichtig, die Segel sind kaum zu sehen, und das Licht der Stirnlampen zu verwenden birgt die Gefahr der instantanen Blindheit aller Crewmitglieder für die nächste Minute. Die vorige Schicht bleibt meist noch ein wenig oben. Wenn ein Manöver ansteht, ist jetzt ein guter Zeitpunkt, es zu fahren, weil wir zu viert sind. Manchmal sogar zu fünft — immer dann, wenn etwas auffällig war, oder der Kurs nicht ganz passt, kommt nämlich Christian aus seiner Bugkabine, sieht nach dem Rechten und packt mit an.

## STEUERN

Steuern geht immer! Wenn mir noch jemand die Segel trimmt, bis der Ruderdruck passt, bin ich glücklich! Bei Nacht sieht man die Welle nicht — oder zumindest schlechter, aber man spürt sie.

Am Vorwindkurs kann ich sie besser aussteuern, obwohl sie wegen des Sturmausläufers unberechenbar ist. Ab Freitag der ersten Woche, auf der Kreuz nördlich der Inseln und bei noch etwas schwererer See finde ich es schwieriger, so zu steuern, dass die Mannschaft unter Deck auch schlafen oder ausruhen kann, und das Schiff nicht laut aufprallt, wenn es in Wellentäler fällt.

An der Art, wie gesteuert wird, lässt sich der Steuermann ebenso gut erkennen, wie wenn man den Wachplan liest. Manche steuern auch bei starker Welle und auf AmWind-Kurs so, dass die Mannschaft unter Deck selbst in der Bugkabine schlafen kann. Andere so, dass unter Deck keiner ein Auge zu tut, und wir uns Hängematten herbeisehen.

Zwei Mal findet selbst Christian, der nie seekrank ist und immer schlafen kann, Anlass, aus seiner Bugkoje ins Cockpit zu kommen, um uns zu mahnen, die Wellen doch bitte besser auszusteuern. Wir fahren knapp unter

8 kn und „das Schiff verwindet sich vorne direkt schon!“, sagt er beim zweiten Mal.



Dass es noch schneller geht, können wir testen — ein Mal erreichen wir knapp Rumpfgeschwindigkeit; ich stehe im Salon, als das ganze Schiff dumpf zu vibrieren beginnt. Tieffrequent und laut. Vorwindkurs im zweiten Reff.

Die Leine des dritten Reffs ist am zweiten Tag gebrochen. Wir reparieren sie auf der Rückfahrt eine Woche später, brauchen das dritte Reff auf der Kreuz aber kaum mehr. Dafür nervt uns nun die schöne, extrem lange, neue Leine, mit der wir es versehen haben, und die zu klarieren eine Mischung aus Gedulds- und Kraftübung darstellt.

Vor jeder Nachtfahrt klarieren wir die Leinen und schießen sie sauber auf — und ab dem ersten Manöver rutschen sie im Cockpit auf dem Boden umher, hängen im Niedergang über die Stufen oder liegen im Salon am Boden.

Im Dunkeln mit Stirnlampe bei starker Lage und 25 Knoten Wind klariere ich Leinen, die bei der nächsten Wende wieder von der Bank auf den Boden rutschen, und beginne darüber nachzudenken, warum ich die einzige zu sein scheine, die das tut.

## NAVIGIEREN

Die lange Vorbereitungszeit ebenso wie die hohe Redundanz der Navigations-Apps innerhalb der Crew — wir haben zu siebent vier unabhängige Sets von Navionics plus GPS-Empfänger, jedes individuelle Set läuft auf mindestens zwei Geräten — und die gute Ausrüstung des Schiffs mit RADAR und AIS geben uns eine gewisse Sicherheit bei der Navigation. Dennoch — Navigieren bringt mich der Seekrankheit gefährlich nahe, speziell,

wenn wir uns unter Fahrt befinden.

Die Art, wie manche mit ihrem Mobiltelefon innig liebäugeln und sogar beim Steuern immer wieder nebenbei in den Bildschirm schauen, kann ich schlichtweg nicht nachvollziehen. Ich bin ihnen aber umso dankbarer.

Den exakten Streckenverlauf entscheiden wir letztlich nach dem Wetter-Routing, weshalb auch die Runde um die kanarischen Inseln nicht immer nur außerhalb derselben verläuft.

## LAND/MARINAS

Auf dem ersten Leg halten wir nur kurz in Gran Canaria zum Tanken — sicher ist sicher, und wir brauchen die Referenz, um den Treibstoff-Verbrauch kontrollieren zu können. Im Anschluss fahren wir bis Donnerstag, 29. Oktober, durch. Das erste Leg endet geplanterweise in Tzacorte auf La Palma, wo wir freudig und nichtsahnend um 09.16 Uhr nach 404 Seemeilen Gesamtstrecke anlegen, uns aber kein Platz zugewiesen wird: es ist Feiertag und nur der Tankwart da; er kann uns nicht in der Marina aufnehmen. Wir duschen trotzdem, landkrank in den engen Kabinen, aber es ist warm und entspannend. Man gewöhnt sich daran, dass die Böden schwanken, es ist in allen Städten und allen Marinassen. Sämtlich sind sie sauber und gepflegt — auch die Putzkräfte dürften sich auf die schwankenden Böden eingestellt haben.

Wir kaufen uns FFP1-Masken, denn das ist Vorschrift, fahren mit dem Bus ins Zentrum und genießen die Aussicht von der am Hügel gelegenen Ortschaft aus über Bananenplantagen und stark gewürztes spanisches Essen.



Tzacorte, La Palma



Tzacorte, La Palma

Im Anschluss kreuzen wir noch knappe 50 Seemeilen weiter zur nächsten Marina — St. Cruz de La Palma, im Osten der Insel. Sie zeichnet sich durch ihre Größe und ein zusätzliches Ansteuerungszeichen in Form eines nachts leuchtenden gelben Ms aus. Das Wichtigste: sie ist geöffnet! Wir kommen bei Dunkelheit an, im Hafenbecken vor der Marina liegen Fracht- und Kreuzfahrtschiffe, und wir stutzen ein wenig in dem Lichteermeer, bis wir das Schleusentor erkennen, das in die Marina führt.



St. Cruz de La Palma, Schleusentor

Nach 3 Tagen und Nächten segeln genehmigen wir uns nun erstmals eine Nacht, um zu schlafen. Vormittags darauf erkunden wir St. Cruz — eine schwankende Stadt an leeren, lava-dunklen Sandstränden.

## 2ND LEG

### FUNK

Sobald wir an der Atlantikseite der Kanaren segeln, meldet sich der Funk als steter Begleiter — Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan — All Ships, All Ships, All Ships...

Ein paar Witzbolde, die nachts Kanal 16 zur Selbstdarstellung missbrauchen „I'm dyyying...“ mit ersterbend gehauchter Stimme, „This is Indian warship, identify yourself for we open fire!“... Ich sollte schlafen... manche der Funker sind dezidiert ausfallend. Ich frage mich, woher die wohl funken?

Ab Samstag, 1. Oktober, bin ich wieder Skipper of the Leg. Wir sind im Südosten von La Gomera und wollen Teneriffa nördlich umrunden ... allein das Aufkreuzen nimmt Stunden in Anspruch, der Wind kommt exakt aus Norden, solange wir dorthin wollen, und dreht elegant nach Nordost, sobald wir den Kurs dorthin ändern, der Seegang bleibt bei 4. Wir segeln und motoren bis Gran Canaria. Nun sind wir wieder in Las Palmas!



Dort wird das dritte Reff repariert, obwohl wir es, wie erwähnt, ab danicht mehr brauchen werden.

Immerhin haben wir nun eine schöne, neue, unermesslich lange, gelbe Leine dafür, und könnten es sogar vom Cockpit aus einbinden. Vorausgesetzt, wir bräuchten es.



Las Palmas, Gran Canaria

## RADAR UND AIS

RADAR und AIS leisten uns gute Dienste, speziell nachts an der Atlantikseite der Inseln. Es herrscht gar nicht wenig Verkehr — Berufsschiffer, Fischerei, Frachter, Personentransport. Unser Boot ist winzig im Vergleich mit den Schiffen rundum, und auch mit 6–7 Knoten Fahrt noch langsam.



Links eine Situation nachts vor Fuerteventura, das wir aufgrund der Daten aus dem Wetter-Routing südlich umrunden. Was man nicht sieht, sind die Alarme, die das AIS uns liefert — wann wir mit dem großen Boot kollidieren werden, und mit welchem Abstand uns Boote wann genau passieren werden. Wir haben aktives AIS an Bord, aber ob die großen Schiffe uns am AIS sehen, wissen wir nicht.

Es ist stockdunkel und ich hypnotisiere den RADAR- und AIS-Schirm und lese die Schiffsinformationen der anderen — lauter Profis, was mich beruhigen sollte, aber ich fühle mich zum ersten Mal sehr klein und hilflos auf einem sehr großen Meer.

Exakt eine Woche nach Aufbruch verlassen uns die Sturmausläufer von Hermine und die Welle reduziert sich auf 2.

Zu diesem Zeitpunkt haben wir schon über 700 Seemeilen zurückgelegt.

Skipper Christian freut sich, dass wir diese ununterbrochen herausfordernden Wetter- und Seegangs-Bedingungen hatten. „Das hätte ich Euch so sonst nie zeigen können!“, frohlockt er. Ich bin nicht völlig ungeteilter Meinung, was diesen Glücksfall angeht.

Dienstag Nachmittag der zweiten Woche legen wir im Süden von Lanzarote in der Marina Rubicon an. Wir haben 813 Seemeilen zurück gelegt und unsere Ausganginsel erreicht.



Playa de la Francesca, La Graciosa

Wir könnten nun auf eine langsamere Gangart einschwenken.

Christian hat Ankergenehmigungen eingeholt, denn Lanzarote ist ein Naturschutzgebiet, wo Ankern nur eingeschränkt und mit entsprechender Genehmigung erlaubt ist. Er hat auch eine besonders hübsche Ankerbucht ausgesucht, wo wir die Nacht auf Donnerstag verbringen, Playa de la Francesca.

Das Wetter will jedoch nicht mitspielen, trotz guten Willens kommt bei dem immer noch recht heftigen Wind und bedecktem Himmel keine wirkliche Badestimmung auf. Ich badetrotzdem, und ehe ich mich's versehe, folgen die Herren mir ins Wasser, und die Sonne belohnt uns mit einem kurzen Gastspiel.



Isla de Alegranza

An diesem Tag umrunden wir noch Isla de Alegranza, die nördlichste Kanareninsel. Diese Insel ist atemberaubend — aus der relativen Ferne betrachtet, denn abends sind wir wieder in der Ankerbucht, und tags darauf frühmorgens unter Motor, um auf 980 Seemeilen zu kommen, und rechtzeitig zum Abendessen in der Marina Rubicon einzutreffen — halb fünf hat Christian angeordnet, und so geschieht es.

Wir gönnen uns ein feines Abendessen in dem Wissen, dass wir mit der Bootsrückgabe am nächsten Tag die 1000 Seemeilen geknackt haben werden.

Bis ganz zuletzt lässt uns der Wind nicht im Stich, selbst die wenigen Meilen zurück in die Heimatmarina am letzten Morgen segeln wir gern; mit einem kurzen Zwischenstopp, um beizudrehen, beizuliegen, und auf die 1000 Seemeilen anzustoßen, die wir kurz vor dem Hafen erreichen.

Jan, der Chef von Lava Charter in Lanzarote, holt uns persönlich im Hafenbecken ab. Offiziell will er das Schiff einparken, denn es herrscht wieder einmal starker Seitenwind um die 25 Knoten, Einpark-Wind, sozusagen — aber ich bin mir sicher, er will die Crew begrüßen und persönlich in Augenschein nehmen, die 1000 Meilen in unter zwei Wochen auf seiner Taguari gesegelt ist.



# Personem und Rahmenbedingungen

## PERSONEN



Christian, der Skipper, sieht sich als Notfallschalter. Nie seekrank. Nie laut. Geduldig. Meistens mit einem Lächeln. Im Cockpit immer mit Handy, er checkt die Route und das Wetter — und filmt nebenbei. Normalerweise macht er Überstellungen; als einziger von uns kennt er Wetter- und Wellen-Bedingungen wie auf diesem Törn, begrüßt sie sogar als Lernchance.



Gerhard, mein Verbündeter beim Segeltrimm — allzeit bereit, aufs Vorschiff zu gehen, um Leinen oder Segel zu klarieren: bei Tag, bei Nacht, bei jedem Seegang, und mitunter ohne sich einzupicken. Er ist der Marathon-Mann, dem alles unter 1000 Seemeilen als „Aufgeben vor dem Ziel“ erscheint.

Helmut, allzeit gut gelaunt, nie seekrank. Nur ein einziges Mal, als wir die erste Wachablöse verschlafen, ist er ungehalten.

Ruhig und gelassen widmet er sich seinen Aufgaben, weiß, was er braucht, bleibt stets im Gleichgewicht. Wenn er nicht schlafen kann, sitzt er im Salon und liest bei stärkstem Seegang, bis ihn die Hafenhandbücher langweilen.



Josef, der uns mit nicht enden wollenden Mengen an Schweizer Schokolade versorgt. Der einzige, der bereit ist, den Wermut-Tee zu probieren, den ich mitgebracht habe, und der wirklich ekelhaft bitter schmeckt. Er trinkt ihn am ersten Abend und überwindet damit einen Anflug von Seekrankheit. Er fehlt bei keiner Schicht danach.

AmWind steuert er ohne Hinschauen so, dass die Windfäden an der Genua perfekt parallel stehen.



Julia (das bin ich) — am liebsten am Steuer, am liebsten AmWind, wenn der Segeltrimm dazu passt. Meine zweitliebste Position ist an der Genuaschot, trimmen.

Wenig zu schlafen nimmt mich auf Dauer mehr her als die Welle, aber Weitermachen ist keine Frage, geben, was geht. Segeln ist eine gute Übung fürs Leben: den Blick nur dorthin richten, wohin man es schaffen kann.



Peter, der FB4-Kandidat, der seinen Sextanten plus Nachschlagewerke mitgenommen hat und nie dazu kommt, beides zu nutzen. Peters Armbanduhr weiß so wie sein Handy immer exakt, wo wir sind, denn sie kann alles inklusive Navionics. Peter hält sich beim Segeltrimm im Hintergrund, er ist ein ruhiger Typ, der gern lacht und stets bereit ist, etwas für das Wohlbefinden der Mannschaft zu tun.

Roland, der Regatta-Segler — mein zweiter Verbündeter beim Segeltrimm.

Er stellt die Segel nach bis die Bootsgeschwindigkeit zum Wind passt.

Sein Elektronik-Fachwissen verhilft uns zu einem hochexakten teilelektronischen Logbuch mit direkt von den Schiffsinstrumenten abgelesenen Kurs-, Wind-, Seegangs- und Geschwindigkeitswerten.



### **Taguari — das BOOT**

Eine 47 Fuß Sun Odyssey der deutschen Firma Lava Charter, gut ausgestattet mit RADAR und AIS zusätzlich zum Plotter. Allein die Logge ... funktioniert nicht.

Wir berechnen die zurückgelegte Strecke nach den GPS-Positionen.

Die Segel sind nicht neu, das Groß ist gelattet mit drei Reffs, die ersten beiden Einleinenreffs — das dritte wäre das auch, nur ist die Leine (zu Törnbeginn) zu kurz, was es zu einem Teil-Binde-Reff macht.



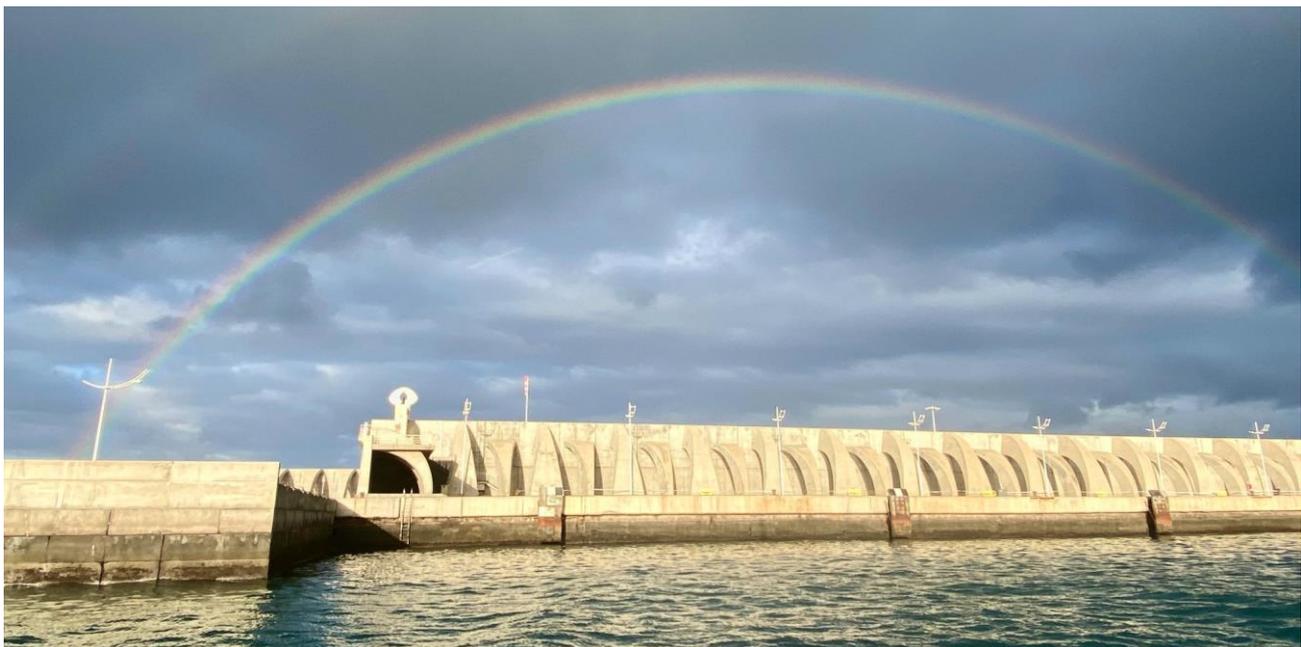
### **Hermine**

Bei unserer Ankunft in Lanzarote regnet es, ungewöhnlich für die Gegend; die Taxifahrer kommen deswegen nicht zur Marina und im Supermarkt tropft das Wasser von der Decke in eigens dafür aufgestellte Plastikkisten...

Der achte vom National Hurricane Center NHC als Orkan klassifizierte Sturm der Saison 2022, der vom 23. bis zum 25. September seinen Höhepunkt erreicht, passiert die kanarischen Inseln im Südwesten, dann nach Norden abdrehend, und beschert ihnen Starkregen und Schäden im Ausmaß von fast 10 Millionen Euro. Die Ausläufer von Hermine verwandeln sich zum 27. September in einen lang gestreckten Tiefdrucktrog im Nordwesten und verursachen weiterhin starken Wind und schwere See, die uns bis Montag, 3. Oktober, begleitet.

## GEZEITEN

Die großen Wellenbrecher bei Tzacorte sind bemerkenswert und die kleinen Boote, die im Stadthafen von Arrecife auf dem Trocken liegen, bis das Flüsschen, das das Hafenbecken je nach Gezeit füllt oder leert, wieder die Richtung wechselt.



Wellenbrecher vor Tzacorte, La Palma



Fischerboot, Arrecife

Die Höhe der Gezeit sieht man am Bewuchs der Felsen mit Wasserpflanzen, knapp unter drei Meter in der Marina von Arrecife.

Die Marinas verwenden durchwegs Schwimmstege, sodass ein Nachjustieren der Leinen oder Berechnen der möglichen Ein- und Ausfahrtszeiten für unseren Tiefgang von 2,24m wegfallen.

## WETTER

Fast während des gesamten Törns ist der Himmel bewölkt, einzig in der zweiten Woche gibt es zwei Tage Sonne. Da spürt man die extreme Hitze in der subtropischen Zone sofort — ungeschützt auf dem Boot, rundum das Meer, alles reflektiert.

## WIND

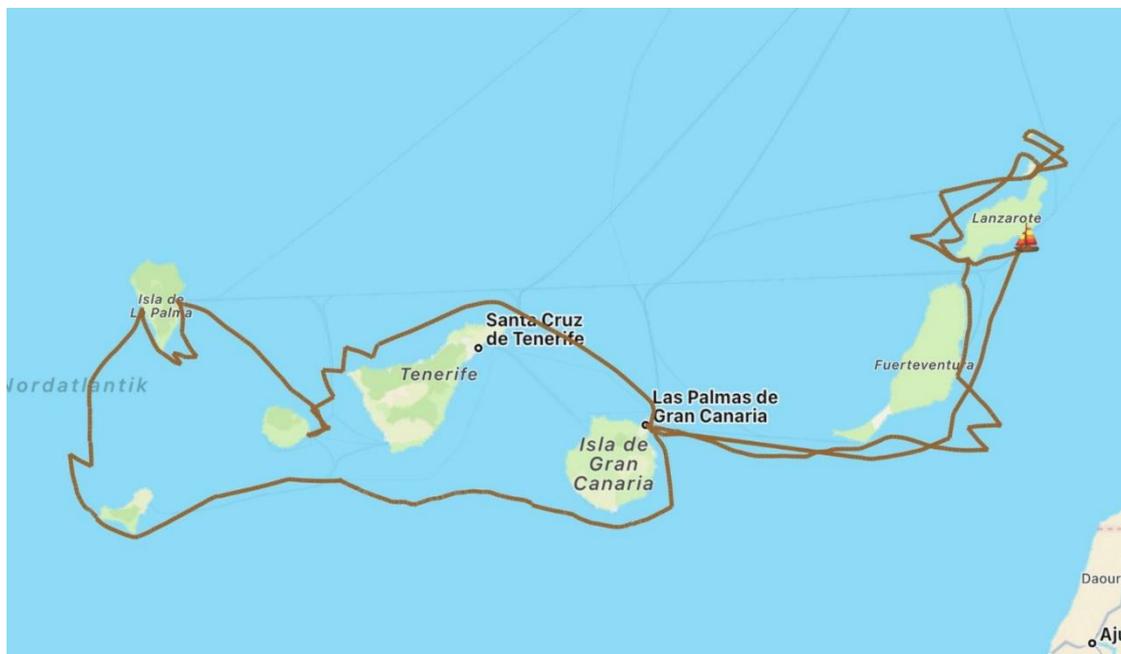
Der Wind weht in diesem Revier mit wenigen Ausnahmen mit mehr als 15 Knoten, nicht immer aus der richtigen Richtung. Besonders in den Starkwindzonen zwischen den Inseln ergeben sich deutliche Ablenkungen des Nordostpassats.

## WELLE

Ab Montag, 26.9., bis Freitag, 30.9., durchgehend 3, kurz, unregelmäßig, dann bis Montag, 3.10., durchgehend 4, ebenfalls kurz, unregelmäßig, ab Montag Nachmittag flaut die Welle ab auf zwei und bleibt so.

## ROUTE

1st Leg: Durchgehend Seegang 3 bei kurzer, unregelmäßiger Welle Montag 26.9. um 1200: Ablegen



Dienstag  
27.9. 5  
Stunden

Zwischenstopp in Gran Canaria, Tanken, dann weiter bis Donnerstag 29.9. 0900 Anlegen in Tazacorte, La Palma, 7 Stunden später weiter nach St. Cruz, La Palma  
Ankunft um 2351 nach 450sm Gesamtstrecke

2nd Leg: Ab Freitag bis Montag durchgehend Seegang 4 bei kurzer, unregelmäßiger Welle  
Freitag 30.9. um 1319 Ablegen und 2210 Ankunft in Porto San Sebastian, La Gomera

Samstag 1. 10. um 1050 Ablegen

Sonntag 2. 10. um 1017 Anlegen in Las Palmas, Gran Canaria Montag 3. 10. Reparatur von Reff 3 und Tanken, um 1233 Ablegen

Dienstag 4. 10. um 1643 Anlegen Marina Rubicon, Lanzarote

Mittwoch 5.10. um 1257 Ablegen, um 2130 Ankern Playa Francesca, La Graciosa

Donnerstag 6.10. um 1110 Ablegen, um 1945 Ankern Playa Francesca, La Graciosa Freitag

7.10. um 0603 Ablegen, um 1721 Anlegen Marina Rubicon

Samstag 8.10. 0829 Ablegen — Anlegen 1304 Marina Lanzarote nach 1008sm  
Gesamtstrecke

## EPILOG



Ich sehe sie mir nochmals an und lasse die Fahrt im Geiste Revue passieren — 2 Wochen, 1000 Seemeilen, kein lautes Wort. Missverständnisse, Unklarheiten, Nervosität — erschwerende Bedingungen und Lernpotential, das gab es. Wir haben es gemeinsam geschafft.

1000 Meilen Männer, denke ich. Mit Euch jederzeit wieder.

Julia Ahamer

Wien, am 24. Dezember 2022