



EYE OF THE WIND 2022

Auf großer Fahrt im Nordatlantik

Ein Reisebericht von Harald Muellner

„Dann haben wir den Süßwasser-Tank leergepumpt und randvoll mit Rum gefüllt“, notiere ich ein Bonmot des Captains.

Ich hocke in meiner Koje, balanciere das Reisetagebuch auf den Knien, versuche Buchstaben und Worte zu Papier zu bringen, die ich in nicht allzu ferner Zukunft wieder entziffern kann. Doch bei dem Sturm und dem ständigen Rollen gestaltet sich mein Unterfangen nicht gerade einfach.

Die eigenen Träume zu verwirklichen ist immer eine gefährliche Sache. Zu viele Erwartungen hat man meist schon vorab investiert, dass es oft nur eine Frage der Zeit ist, bis durch deren Nichterfüllung die große Enttäuschung Platz greift.

Vor Jahren war ich schon einmal an Bord der EYE OF THE WIND gewesen. Fünf Tage Ostsee, kaum Wind. Die Segel wurden, wenn überhaupt, nur zum Auslüften und zur Muskelertüchtigung hochgezogen. Von einer Bucht ging's zur nächsten, die Küste verloren wir so gut wie nie aus den Augen.

Die Badebuchten und Sonnenuntergänge suchten ihrsgleichen und dennoch war mir klar, wenn ich das nächste Mal an Bord eines Großseglers fahren würde, würde dies über einen längeren Zeitraum und über eine weitere Strecke sein.

So ergab es sich, dass ich im September 2022 mit der EYE OF THE WIND von Reykjavik/Island über die Färöer, Orkneys und Göteborg/Schweden bis Lübeck segelte.

An dem Abend, an dem ich an Bord gehe, haben die Niederschläge in der isländischen Hauptstadt aufgehört.



Kurs Vestmannaeyjar mit gutem Wind

Noch vor dem Abendessen begrüßt Captain Pit die neuen Trainees — wie die zahlenden Gäste liebevoll genannt werden — und es gibt eine kurze Vorstellungsrunde.

Crew und Trainees sind international auf diesem Törn. Kommen aus den USA, Großbritannien, Schweden, Dänemark, der Schweiz, Deutschland und Österreich.

Am nächsten Tag, dem 1. September 2022, wärmt uns vormittags noch die Sonne. Nachdem der Captain die Formalitäten endlich so erledigt hat, dass auch die Kollegen vom isländischen Zoll zufrieden sind, laufen wir mit vier Stunden Verspätung aus dem Hafen von Reykjavik aus. Kaum haben wir die Bucht verlassen, nehmen die Schiffsbewegungen spürbar zu. Am Abend wird das Rollen so heftig, dass ich keinerlei Lust nach einem Abendessen verspüre. Wie es scheint, habe ich zulange keine schwankenden Planken mehr unter den Füßen gehabt.

Am 2. Seetag kreuzen wir bei strahlendem Sonnenschein vor Heimaey, welches zu den Vestmannaeyjar an der Südküste Islands gehört. Nach drei Tagen Regen in der Hauptstadt bei 13° C — Windchill nicht mitgerechnet — eine beinahe surreale Erfahrung. An Land begrüßt uns ein Einheimischer. Er meint, wir haben großes Glück. Lediglich an vier Tagen im Jahr gibt es hier Wetter wie dieses. Also nichts wie los und die Insel erkunden. Direkt neben der Hafeneinfahrt befindet sich die kleine Festungsanlage Skansinn mit der Stabkirche Heimaey, ein Geschenk von Norwegen



Vestmannaeyjar mit Blick auf Island



an Island. Im Anschluss gehen wir den Hügel hinan und werden mit einer traumhaften Aussicht auf Hafen und Stadt sowie die Küste Islands belohnt.

An diesem Abend noch einmal Duschen. Wer weiß,



Blick zurück – Gletscher auf Island

wann es, angesichts des Wetterberichts, das nächste Mal gefahrlos möglich sein wird.

Am nächsten Morgen zeigt sich eine dichte Wolkendecke im Norden, blauer Himmel im Süden. Wie zum Abschied strahlen die Vestmannaeyjar in der Sonne.

Um zehn Uhr erklärt Captain Pit Wetterbericht und Vorhersage. Ein Tiefdruckgebiet liegt westlich von Irland und zieht nicht — wie üblich — mit 15 bis 25 Knoten nach Nordosten. Der Wind kommt aus Ost, der Richtung, in die wir wollen. Also, so der Captain, werden wir die Küste entlang gegen den Wind motoren, bis zu einem Punkt, an dem wir einen Hart-am-Wind Kurs auf die Äußeren Hebriden absetzen können. Der ist zwar nicht optimal, würde uns aber, so die Überlegung, einen Segeltag ermöglichen.

Wir passieren den südlichsten Punkt Islands. Die Windstärken sind mit 2 bis 3 Beaufort überschaubar.

Tag 4 - Langsam kehrt Bordroutine bei den Trainees ein. Frühstück Punkt 8 Uhr, Mittagstisch um 12 Uhr, Kaffee und Kuchen für alle, die es nicht lassen können, oder einen wärmenden Plausch bei einem Heißgetränk um 16 Uhr. 19 Uhr ist Abendessen.

An jenem Vormittag bei angenehmen 3 bis 4 Beaufort aus Ost steuere ich zum ersten Mal auf diesem Törn die EYE OF THE WIND. Wir haben die beiden Klüver, Großstagssegel und Besan gesetzt. Die Maschine läuft mit. Bei der täglichen Märchenstunde, wie wir die nautischen Erläuterungen des Captains mittlerweile nennen, meint dieser, dass wir seit gestern 115 Seemeilen geschafft haben und somit nur noch 265 vor uns liegen. Bis zu den Färöer-Inseln.

Seit die Schratsegel oben sind, hat das Rollen deutlich nachgelassen.

In der Nacht hat der Wind auf 5 Windstärken aufgefrischt. Das fällt einem besonders gut unter Deck auf. Die Wellenhöhe schätzen wir auf 2,5 bis 3 Meter. Während des Frühstücks legt der Wind noch eine Spur zu. Wir haben starken Wind, wie die Umschreibung von Beaufort 6 lautet.

Das Tanzen eines Schiffes auf hoher See, so habe ich des Öfteren gehört, wird gerne mit einer Achterbahnfahrt verglichen. Doch, mittlerweile zu einem Experten in Schaukel- und Rollfragen avanciert, denke ich, dass dieser Vergleich den Tatsachen nicht gerecht wird. Die Waschmaschine im Schleudergang kommt meiner Meinung der Sache schon näher.

Am nächsten Morgen erweitere ich mein Frühstück um den Menüpunkt Porridge. Die Tischgespräche drehen sich um Bücher über die Seefahrt. Hornblower von C.S. Forester und die historischen Romane von Patrick O'Brian stehen da ganz oben auf der Liste. Und natürlich faszinieren uns die großen Abenteurer und Entdecker. Es geht um Shackleton, Scott, Amundsen und was bei der Franklin-Expedition so alles schiefgelaufen war. John Franklins Schiffe EREBUS und TERROR wurden mittlerweile gefunden, ebenso das Wrack von Ernest Shackletons ENDURANCE. Die FRAM, mit der Fritjof Nansen und nach ihm Roald Amundsen unterwegs gewesen waren, steht heute im gleichnamigen Museum in Oslo.

Gegen 16 Uhr machen wir eine Wende. Hier merke ich zum ersten Mal, dass Bildschirmarbeit nicht die optimale Möglichkeit darstellt, mich für das Traineedasein an Bord einer 111 Jahre alten Brigg vorzubereiten.

Nach dem Abendessen stehe ich mit Captain Pit in der wohligen Wärme des Kartenraums und er erklärt mir die Ansteuerung der Färöer.

Tag 7 - Nach einem ausgiebigen Frühstück hält Volunteer Simone eine kurze Einführung über das Halsen von Großsegeln.

Wir befinden uns bereits vor Torshavn auf den Färöer. Nur unter Segel. Wind und Strömung hier zwischen den Inseln heben sich auf. Während einer Stunde bewegen wir uns keine Kabellänge vorwärts. Die Sonne verzieht sich hinter die Wolken.

Am Nachmittag wird die Maschine abgestellt. Wir segeln Tangafjørður Richtung Norden hinauf. Dann der große Augenblick, auf den Simone uns vorbereitet hat.



Nur die Crew - Einpacken des Bramsegels



Nur unter Segel fahren wir eine Halse. Das Manöver klappt wunderbar. Selbst der Captain ist begeistert.

Vielleicht mag sich der eine oder die andere fragen, ob es nicht vollkommen verrückt ist, für die Fahrt auf der EYE OF THE WIND zu bezahlen und dann auch noch mithelfen zu müssen. Mithelfen ist hier kein Zwang. Aber es wird ausgesprochen gerne gesehen, wenn die Trainees der Stammenschaft beim Segeln der Brigg zur Hand gehen und auch nicht vergessen, danach die Tauen wieder ordentlich aufzuschießen. Für mich ist es Teil des Erlebnisses, mit dabei zu sein, beim Segel heißen und Rahen brassen. Leicht wird man davon überrascht, wie schweißtreibend und anstrengend diese Tätigkeiten bereits nach kurzer Zeit sind. Andererseits interessiert mich Navigation mehr. Aber die wird heute — nicht nur an Bord der EYE — auf das Ablesen der Daten, die durch die Satellitennavigation zustande kommen, reduziert.

Um 15:40 Uhr Schiffszeit laufen wir in den Hafen von Torhavn ein.

Knapp nach 16 Uhr gehen wir von Bord die nähere Umgebung erkunden. Und finden einen gemütlichen Irish Pub.

An jenem Abend macht Maat Oscar, der aus Göteborg stammt, das obligatorische Gruppenbild mit Crew und Trainees. Morgen ist offiziell Ende des ersten Törns und eine Menge liebgewonnener Bekanntschaften werden die Eye verlassen. Lediglich Alan und Sara bleiben an Bord, fahren weiter bis Göteborg.

Glorreicher Abschluss eines jeden Törns bildet das Captains Dinner. Ein lukullisches Dreigängemenü, welches in amikaler, legerer Atmosphäre zelebriert wird. Das gemütliche Beisammensein dauert bis weit nach Mitternacht.

In der Nacht stellen wir die Schiffszeit auf Färöerzeit um. Plus eine Stunde.

Tag 8 - Die Unruhe vor dem Frühstück ist ein sicheres Indiz dafür, dass heute kein gewöhnlicher Tag ist. Packen und Gästewechsel stehen auf dem Programm.

Alan, Sara und ich, die wir den Törn mit der EYE fortsetzen, verlassen gegen halb elf das Schiff. Der Regen hat nachgelassen. Besichtigen das Fort mit seinen Kanonen, den Leuchtturm und das *Faroe Islands National Museum* außerhalb der Stadt. Natur und Kultur, Geschichte, Eiszeiten, Gletscher, Besiedelung, Fischerei und Seefahrt sind die großen Themen.

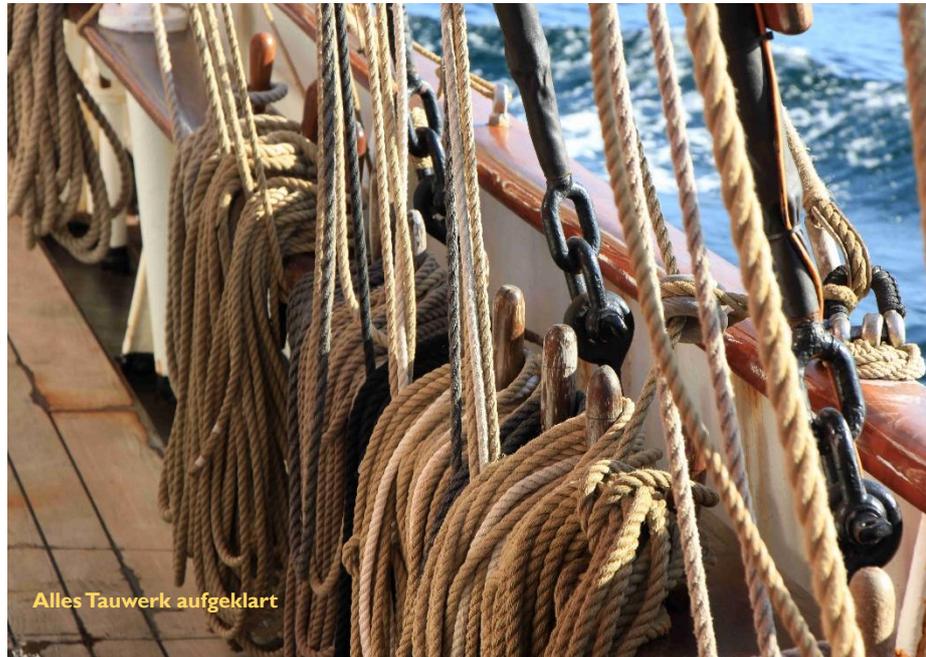
Nach zweieinhalb faszinierenden Stunden nehmen wir den Bus zurück in die Hauptstadt.

Sind gegen 18 Uhr beim Schiff.

Drei Neuzugänge kommen an Bord. Beim Willkommensdinner legt sich Köchin Esmee wieder mächtig ins Zeug. Unmittelbar nach dem Essen verschwinde ich in meine Kabine. Ich bin todmüde. Den ganzen Tag auf den Beinen, dazu noch die zu kurze Nacht davor.

Auch will ich die Chance nicht ungenutzt vorüberziehen lassen, Haare zu waschen und mich zu rasieren. Eine Rasur bei 6+ Beaufort grenzt ja schon beinahe an Suizidgefährdung.

Maat Oscar erzählt, dass wir auf unserem Weg von Island zu den Färöer abseits jeglicher Schifffahrtsrouten



unterwegs waren und deshalb kein einziges Schiff zu sehen bekommen haben. Lediglich auf dem Radar hatte er während der gesamten Zeit zwei AIS-Kontakte.

Die Wolken hängen tiefer denn je, aber zumindest hat der Regen aufgehört.

Tag 9 - „Another day in paradise“, grüßt der Captain mit strahlendem Lächeln, als er zum Frühstück in die Galley poltert. Draußen ist alles grau in grau.

Zwanzig Minuten vor 10 Uhr laufen wir aus, manövrieren unter Maschine aus dem Hafen.

Der Wind weht in Stärke 3 aus Ost. Das Log zeigt 7 Knoten Fahrt über Grund. Die See um uns steigt auf und nieder, scheint aber weder in die eine, noch in die andere Richtung zu strömen. Mein Fazit als Nichtseemann: Wir befinden uns in einer 7-Knoten-Strömung, die uns nach Süden aus dem Archipel der Färöer zieht. Oscar erklärt mir anhand der elektronischen Seekarte Position und Kurs.

Später verdrücke ich mich in die Galley, hole mir heißen Tee. Draußen ist es ausgesprochen frisch.

Ein Falke oder Ähnliches — jedenfalls kein Seevogel — fliegt hinter dem Schiff her, umkreist uns und landet nach mehreren Aufklärungsflügen in der Takelage.

Irgendwann taucht der Captain auf. Im Kartenraum erklärt er mir die Ansteuerung der Orkneys, die wir am kommenden Tag gegen 19 Uhr erreichen sollen. Nautischer Almanach, Springtide Aberdeen, plus 5 Stunden, Strömung ... So irgendwie.

Nach dem Abendessen gehe ich an Deck. Der Nebel hat schon seit den Nachmittagsstunden begonnen sich



zu verziehen, die Wolken reißen auf und im Westen ist beinahe so etwas wie ein Sonnenuntergang zu erahnen. Kurz darauf taucht im Ostnordosten der Beinahe-Vollmond auf. Später ist der Große Bär vollständig sichtbar, ebenso Jupiter. Wir sitzen nur da, keiner spricht.

Die Stimmung ist zu einmalig, um sie tot zu quatschen. Es ist einer dieser Augenblicke, von denen man träumt, wenn man daheim hockt und sich nach der Ferne sehnt; von dem man hofft, einen solchen zu erleben, wenn man sich auf ein Abenteuer wie dieses einlässt. Klein und unbedeutend nehmen wir uns aus, umgeben von der stillen Unendlichkeit über uns und der endlosen Weite bis zum Horizont. Und mitten drinnen eine kleine Brigg, die sich ihren Weg gen Süden bahnt.

Tag 10 - An diesem Vormittag steuere ich erneut die Eye. Kurs 150 Grad, Fahrt 7 Knoten. Der erste Sonntag seit den Vestmannaeyjar.

Ein geniales Erlebnis.

Nach dem Mittagessen taucht eine Schule von Delphinen auf. Alle an Bord sind komplett aus dem Häuschen und freuen sich, diese intelligenten Tiere in freier Natur zu erleben.

Gegen 18:30 Uhr nimmt die Spannung auf dem Achterdeck zu. Neben Captain, Maat und Rudergänger finden sich auch Trainees und Mannschaften ein. Niemand will die Einfahrt in den Eynhallow-Sound verpassen. Damit das Ganze selbst für eine erfahrene Crew nicht zu einfach wird, liegen die Insel Eynhallow und einige Untiefen in dem Sound, durch den wir müssen.

das bisschen Maschine sorgt dafür, dass die Eye nicht aus dem Ruder läuft. Der Captain gibt Anweisungen, klettert runter in den Kartenraum, kontrolliert auf der Seekarte, kommt nach oben, bessert nach. Das Spiel wiederholt sich einige Male, während letzte Sonnenstrahlen die sanften Hügel in warmes Licht tauchen. Dann sind wir in der Bucht. Der Sonnenuntergang ist irgendwo zwischen kitschig und spektakulär. Wie oft im Jahr wird man einen solchen hier auf den Orkneys wohl erleben?

Tag 11 - Da die eine Hälfte der Stadt noch schläft und die andere sowieso geschlossen hat, gehen wir erst gegen 10 Uhr von Bord.

In der Kirche findet an diesem Tag ein Gottesdienst für die verstorbene Queen statt. Blumen mit Abschiedsbriefen lehnen am Zaun vom Kirchengarten.

Wir folgen einem verträumten Feldweg nach Scapa, zur Bucht von Scapa Flow. Jene Bucht, in der die Briten im II. Weltkrieg ihre Homefleet stationiert hatten, und in der am 14. Oktober 1939 das deutsche Boot U-47 das britische Schlachtschiff HMS ROYAL OAK versenkte.

Heute erinnert eine Boje in der Bucht von Scapa Flow, an der Stelle, an der die ROYAL OAK sank, an die Geschehnisse jener Nacht. In einem unscheinbaren Gebäude in unmittelbarer Nähe gibt es eine Gedenkstätte mit Fotos, Dokumenten sowie einer Tafel mit den 833 Namen der umgekommenen Seeleute.

Am späten Nachmittag sind wir zurück an Bord. Denn der Captain hat unzweideutig klar gemacht, dass er mit dem Auslaufen nicht warten würde. Auf niemanden.

19:40 Uhr Auslaufen! Der Wind kommt mit Stärke 4 aus südlicher Richtung.

Willkommen in der Nordsee.

Tag 12 - In der Nacht hat der Wind auf West gedreht. Am folgenden Vormittag wird mein lang gehegter Traum wahr. Zum ersten Mal steuere ich die EYE nur unter Segeln. Wind 4; Wellenhöhe 1,5 bis 2 Meter.

Nachmittags kommt die Sonne raus, der Seegang nimmt zu, weiße Kronen zeigen sich auf den Wellenkämmen.

Irgendwann zwischen 15 und 16 Uhr übersegeln wir an diesem Nachmittag den Meridian von Greenwich.

Der Horizont zeigt sich nur noch als flüchtige Linie, die mit zunehmender Geschwindigkeit mal von oben nach unten, gleich darauf von unten nach oben an den Fenstern der Galley vorbeiläuft.

Die Krängung liegt mittlerweile bei 30 Grad.

Wir haben noch immer Windstärke 4, doch die See tut so, als kümmere sie das nicht.

In der Nacht hat es auf 6 Beaufort aufgefrischt und mittlerweile kachelt der Wind mit Stärke 7 aus NW.



Ansteuerung Orkneys

Wie von Captain Pit vorausberechnet, nimmt die Strömung hier rasant zu. Mit draufgängerischen 11 Knoten wird die EYE durch das enge Fahrwasser gezogen, in dem es kaum Raum zum Manövrieren, schon gar nicht für Unvorhergesehenes gibt. Der Strom zieht uns, und



Auf dem Achterdeck sind Strecktaue gespannt, um besser halt zu kriegen. Um 10 Uhr gibt es den Wetterbericht mit Wetterfrosch Captain Pit. Wir befinden uns nahe der 1005 hPa Isobare. Drei Tiefs tummeln sich derzeit hier oben.



Schlachtschiffgrauer Himmel. Der Windmesser zeigt 25 bis 32 Knoten von achtern. Dazu addiert sich die gefahrene Geschwindigkeit. Die EYE macht gut 8 bis 9 Knoten. Damit landen wir bei einer tatsächlichen Windgeschwindigkeit zwischen 33 und 41 Knoten.

Die Boards zur Galley werden an diesem Tag um eins erhöht, damit das Wasser nicht so leicht eindringen kann. Nun sind sie beinahe 90 Zentimeter hoch.

Die EYE läuft während dieser Stunden bis zu 11,5 Knoten. Ein absoluter Traum.

Beaufort 8. Wellenhöhe gut 4 Meter.

Der Aufenthalt in der Nasszelle ist an diesem Abend Schwerstarbeit.

Laut Vorhersage soll der Wind am kommenden Tag etwas abflauen.

Tag 14 - Tatsächlich. Am nächsten Morgen haben Wind und Seegang etwas nachgelassen. Ein weiteres Mal steuere ich an diesem Vormittag die EYE nur unter Segel. Meine persönliche Höchstgeschwindigkeit liegt bei 10 Knoten, der Durchschnitt bei 8 bis 9. Wind 5 bis 6 Bf, gesteuerter Kurs 75 Grad.

Um 16:20 Uhr passieren wir Skagen, die Nordspitze der Jütland Halbinsel Richtung Osten.

Die Wellen beruhigen sich.

Wir sind im Kattegat.

Die Eye macht noch immer 8 bis 9 Knoten, während wir Marstrand in Schweden ansteuern. Zwanzig Minuten später liegen wir im leeren Gästehafen neben dem Fähranleger.

Tag 15 - Tags darauf dürfen wir bei sonnigem Wetter eine traumhafte Fahrt zwischen den Göteborg vorgelegerten Schären genießen. Knapp nach 16 Uhr machen wir in Eriksberg, einem Stadtteil Göteborgs fest.

Oscar macht sein obligatorisches Gruppenfoto. Und wer nicht da ist, ist nicht drauf.

Dann folgt mein zweites Captains Dinner. Wieder gibt es ein Dreigängemenü mit einem nichtvegetarischen Risotto als Hauptspeise. Oder auch main course. So wie das Großsegel.

Am **Tag 16** ist erneut Gästewechsel. Ich packe meine Sachen, übersiedele in Kabine 5. Denn auf dieser Fahrt ist die Eye voll belegt. Danach schippere ich mit der Fähre ins Zentrum von Göteborg und besichtige bei Sonnenschein und 17° C die Highlights der Stadt.

Drei Minuten vor 19 Uhr, der offiziellen Zeit fürs Boarding, bin ich zurück beim Schiff. Der Captain mag es nicht, wenn man zu früh aufkreuzt. Die ersten Gäste sind schon da. Als ich an Bord gehe, empfinde ich mich bereits als Teil des Inventars. — Und ja, das fühlt sich verdammt gut an.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück nutze ich die Gelegenheit auf eine Maschinenraumführung. Chieft Anika erklärt mir die technischen Innereien der EYE. Besonders interessant finde ich das PTO — Power Take Off für das Bugstrahlruder.

Wieder mal startet Oscar seine unter Neuankömmlingen sehr beliebte, weil verpflichtende, Sicherheitseinsweisung. Übergangslos, so dass man als Neuzugang gar nicht wahrnimmt, wie einem geschieht, beginnt Decks-hand Ayla mit einem Grundkurs in Handhabung des laufenden Guts und dessen fachgerechter Belegung an den Nagelbänken.



Gegen halb zehn verlassen wir Eriksberg. Zwanzig Minuten später werden Segel gesetzt. Sonne. Wind 3 bis 4 Bf aus NW, Kurs 213 Grad, Temperatur Luft 15°C.

Ein weiteres Mal steuere ich die Eye an diesem Tag, der in einem wunderbaren Sonnenuntergang gipfelt.

Tags darauf steuern wir die Brücke über den Großen Belt an. Wind 4 bis 5. Danach hart Steuerbord.



Am frühen Nachmittag machen wir im Hafen von Nyborg/Dänemark fest. Ein zauberhaft kleines Städtchen mit Schloß. Erkunde die Stadt und die Umgebung der Wehranlagen.

Abends gegen 20 Uhr geht unsere Fahrt weiter.

Die Rahen werden gebrast, anschließend Segel gesetzt. Es beginnt zu regnen.

Tag 19 – „Fehmarn liegt Steuerbord quer ab“, verkündet der Captain beim Frühstück am nächsten Tag. Bei Neptun, so weit sind wir schon? Das nächtliche Segeln lief besser als erwartet.

An Backbord ist in 5 Seemeilen Entfernung das Tall-Ship ROALD AMUNDSEN auszumachen.

Wir fahren einige Wenden, nur unter Segel, und machen um halb vier an der Pier in Neustadt in Holstein fest, in Sichtweite von Klüvers Brauhaus. Hier am Hafensteig war vor langer Zeit einmal das Büro der Peter-Deilmann-Reederei. Sie war u.a. Eignerin der BERLIN, der DEUTSCHLAND und der Schonerbark LILI MARLEEN. Immo von Schnurbein, ehemaliger Kommandant der GORCH FOCK, war der erste Captain auf dem Schiff gewesen.

Tags darauf ist mein letzter Tag auf See. Sofern man das Fleckchen Salzwasser, das sich von der Neustädter-Bucht bis zum Liegeplatz der Passat erstreckt, als See bezeichnen möchte.

Schönwetterwolken sprenkeln einen ansonsten makellosen Himmel. Bei einer leichten Brise machen wir grade mal 1,5 Knoten über Grund. Seegang 0 bis 1. Nach dem Segelsetzen ist es an der Zeit, noch etwas Sonne zu tanken, ehe es zurück zwischen die Häuser-schluchten geht. Wir sitzen auf dem Achterdeck und genießen den Tag.

Um 14:20 Uhr werden Segel geborgen und die Maschine wird angeworfen. Wir fahren nach einem engen Zeitplan, passieren die PASSAT, schippern die Trave Richtung Lübeck.

Knapp vor 17 Uhr sind wir an der Hebebrücke, kurz darauf an der Drehbrücke. Beide werden extra für die EYE OF THE WIND bewegt und das bedurfte einer Voranmeldung bei Trave Traffic.

Im Museumshafen von Lübeck gibt es eine letzte Wende, der Bug der Eye wird nach Norden gedreht, an Steuerbord machen wir fest.

Das war's. Nach 1.600 nautischen Meilen.

Viertel vor sieben Uhr abends gibt es, für mich zum dritten Mal, das obligatorische Gruppenbild. Oscar ist ein Zauberer mit der Kamera seines Smartphones.

Es folgt mein drittes und letztes Captains Dinner.

Nachdem der Captain ein paar Worte über den Abschluss des Törns verloren hat, bedanke mich herzlich bei der wunderbaren Crew für die traumhafte und spannende Zeit, die mir an Bord vergönnt war.

Nach 21 Tagen und all den netten Bekanntschaften fällt mir der Abschied nicht leicht. Gehe um 12:30 Uhr von Bord. Mit Rucksack und Rolltasche ...



... und der Gewissheit, dass ich in nicht allzu ferner Zukunft zurückkommen werde, auf die schwankenden Planken der EYE OF THE WIND.



Text und Fotos: Harald Muellner, Mitglied TALL-SHIP Friends Deutschland e.V.