Mago del Sur

Das Tagebuch - 25.09. bis 08.10.2020

Freitag, 25.09.2020
Zeebrügge - Hafentag

Reichlich Wind ist für die nächsten Tage angesagt. Vorsichtshalber drehen wir das Boot am Steg um 180 Grad, um mit der Nase etwas im Wind zu liegen, wenn es kachelt. Der Hafenmeister hilft bei der Leinenarbeit. Vorerst führt das allerdings nur dazu, dass der Wind von achtern in das Cockpit steht, aber das wird sich ändern. Um den Regen etwas außen vor zu halten, zippen wir die achterliche „Zeltwand“ an die Sprayhood. Unverkennbares Zeichen, dass es herbstlich wird.

In einer scheinbaren Regenpause mache ich mich auf die Socken zum Supermarkt, während Anke versucht, mit der Wohngebäudeversicherung unseres Nachbarn zu brauchbaren Ergebnissen zu kommen. Mit der Behebung des Wasserschadens in unserer alten, nun vermieteten Wohnung geht es nicht richtig voran. Was natürlich sehr ärgerlich und geeignet ist, jeden Hauch von Urlaubsstimmung zu verhindern.

Der Nachmittag vergeht mit dem Schreiben von Mails, Arbeit am Tagebuch und wiederholten Blicken in die Wettermodelle. Dann reserviere ich noch Tische in Restaurants. Für den Sonntag in meinem Fischrestaurant („Martins Visrestaurant“) und für heute im Yachtclub. Aber als wir los wollen schüttet es wie aus Eimern und es bläst wie nichts Gutes. Wir sagen die Reservierung ab, kochen schlichte Cappellini mit Basilikum-Chili-Pesto aus dem Glas, wobei ich das Pesto wie stets etwas anreichere mit glasierten Zwiebeln, Knoblauch und heute auch mit Sherrytomaten. Schmeckt gut.

Störend sind nur die Bewegungen des Bootes - der angesagte Starkwind hat sich zum Sturm entwickelt. Immer wieder holt es so stark über, dass Flaschen und Gläser beginnen, über den Tisch zu wandern. Das Einrucken in die Festmacher - wir bringen immer mehr aus und hängen zuletzt an 10 Festmachern - geht ins Mark. Gelegentlich vibrieren die Masten und übertragen die Vibrationen ins Innere des Bootes. Das Klötern der Fallen und Schoten sowie Geräusche, deren Ursprünge sich nicht erklären bzw. ausfindig machen lassen, tun ein Übriges für die innere Unruhe. Dann schlägt etwas gegen den Rumpf. Das ganze Boot zittert und bebt. Und wieder. Und wieder. Wir stürzen an Deck. Nichts zu sehen. Das Boot liegt weit ab vom Steg, kann nicht dagegen gedengelt sein. Ich nehme einen Fender weg, vorsichtshalber, aber der kann, wenn er gegen das Boot geschaukelt wird keine solchen Schläge verursachen. Ich bringe Seeungeheuer in Form von Seelöwen oder Kegelrobben ins Spiel, die gegen das Boot schlagen. Anke meint, ich spinne. Jedenfalls können wir die Ursache nicht ausmachen und stellen lediglich fest, dass die Erschütterungen in keinem Verhältnis zur Heftigkeit und dem Verlauf der Böen stehen. Vorsichtshalber aktivieren wir alle im Fall des Falles wichtigen Instrumente und legen den Zündschlüssel bereit. Das ist eine feine Sache, denn jetzt können wir die Windgeschwindigkeiten prima ablesen. Die mittlere Windgeschwindigkeit steigt auf 35-40 kn, Böen liegen deutlich darüber. Wir stellen fest, dass wir ganz unglücklich in einer Windschneise zwischen Bebauung und Wäldchen liegen. Aber das lässt sich jetzt nicht mehr ändern.

Samstag, 26.09.2020
Hafentag

Um 00:30 legen wir uns ins Bett. An Schlaf ist nicht zu denken. Der Wind hat weiter zugenommen. Erst macht Anke einen Rundgang wegen der Erschütterungen, die wieder und wieder auftreten, dann inspiziere ich Deck und Wasser neben dem Rumpf. Nichts zu finden. Die Böen überschreiten jetzt die wiederholt die 60 Knoten. Irgendwann um sechs Uhr morgens schlafe ich erschöpft ein. Um halb zehn wache ich wieder auf. Der Wind hat spürbar nachgelassen. Die frohe Botschaft ist immerhin, dass unsere „Bootswindel“, mit der wir das lautstarke Schlagen von Wellen an das Heck unterbinden, die Nacht bestens überstanden hat. Gegen Mittag suche ich die Duschen auf. Beim Plausch mit dem Hafenmeister frage ich nach Seelöwen oder Seehunden im Hafenbecken, aber er weiß von nichts. Der Segler, der sich gerade mit

ihm unterhält, meint allerdings, dass regelmäßig Wale im Hafenbecken auftreten. Ja meine ich, Orcas zum Beispiel. Genau, das sei genau richtig. Er nickt heftig und freut sich, und ich mich auch. Alles Hafenlatein eben. Witzigerweise erfährt Anke später, dass der Hafen tatsächlich von Robben besucht wird und sieht auch eine. Und nach einigem Nachdenken erinnern wir uns, dass JUST DO IT seinerzeit vor Anker in der Bucht bei Punta del Este, Uruguay, von einem Südamerikanischen Seelöwen bespielt wurde. Und das ging auch nicht ohne heftiges Geschlage und Geknuffe ab. Wahrscheinlich sind wir tatsächlich in der Nacht von so einem Seeungeheuer bespielt worden. Meine gestrige Eingebung war wohl doch nicht so falsch.

Der Tag vergeht mit Bürokram (kaum vorstellbar) und einem Spaziergang. Überall liegen abgerissene Äste und Zweige und geborstene, auch umgestürzte Bäume. An Bord war uns aufgefallen, dass ***Mago*** von Blättern überstreut ist. Aber so gut wie kein Blatt ist vollständig. Alles nur Bruchstücke und Fragmente. So etwas haben wir bewusst noch nicht gesehen. Im Hafen sind gestapelte Container umgeweht worden. Der Sturm war wahrlich nicht ganz harmlos.

Im Lauf des Tages wird es ganz ruhig. Leider nutzen wir nicht gleich die Möglichkeit, die inzwischen doch sehr losen Leinen nachzusetzen. So fällt uns erst sehr spät auf, dass sich die große, achtere Backbordklampe gelockert hat. Ich komme zwar an die Muttern heran, mit denen sie befestigt ist, aber meine Nüsse sind zu kurz. Für Schraubenschlüssel ist kein Platz, und der Hafenmeister, der vielleicht eine längere Nuss im Bestand hat, ist schon im Feierabend. Mist. Wir vertäuen uns neu und versuchen, die Klampe so wenig wie möglich zu belasten. Für den Fall der Fälle bereiten wir noch eine Leine vor, die wir am Besanmast anschlagen.

Im Clubrestaurant kehren wir mit viel Glück ein, da ich die Reservierung versehentlich in einem völllig anderen Restaurant in Oostende vorgenommen habe. Das Essen ist jedenfalls ein Gedicht. Salopetten „Müllerin“, kleine Seezungen in Mehl gewendet und gebraten. Die haben wir auch verdient.

Die Bootswindel nach dem Spülen. Das gute Stück wird mit dem Schlitz in der Mitte am Ruder positioniert und dann beidseitig am Heck hochgebunden.

Slap Silencer:
Für mich, Martin, erschien es als rausgeschmissenes Geld, als Anke in den USA diese Bootswindel bestellte. Hintergrund ist, dass bei ***Mago*** wie bei vielen modernen Booten auch kleinste Wellen, die unter das Heck plätschern, im Inneren einen Höllenlärm verbreiten. Nachdem alle Versuche der Abhilfe scheitern, fand Anke im Netz den von uns Bootswindel getauften Slap Silencer. Und man glaubt es kaum, er funktioniert.
www.slapsilencer.com

Sonntag, 27.09.2020
Zeebrügge - Hafentag

Der nächtliche Wind kommt zwar aus der richtigen Richtung, d.h. von vorn, doch macht das Boot im Heckbereich Geräusche, die uns keinen Schlaf finden lassen. Ich schreibe diese der losen Klampe zu, was bedeutet, es lässt sich in der Nacht nicht ändern. Erst bei einem wiederholten Kontrollgang gegen 05:00 fällt mir auf, dass sich der an Deck gelagerte Pickhaken bewegt. Vom Wind an einem Ende etwas über das Deck getrieben, und dann, wenn der Wind aus etwas anderem Winkel einfällt, zieht die lose Festmacherleine, die wir vorsichtigerweise am Besan angeschlagen haben, ihn wieder in die alte Position. Bei allen vorausgegangenen Kontrollen lag das Miststück anständig und unauffällig so, wie er liegen soll. Danach ist endlich Ruhe. Man will gar nicht glauben, dass so ein banales Alurohr einen solchen Lärm verursachen kann. Am Morgen will ich gar nicht aus der Koje, doch um 10:00 klingelt das Handy, ein Interessent für unseren alten Propeller meldet sich (und kauft ihn nachher doch nicht).

Die Hauptaufgabe heute ist, die lose Klampe neu zu befestigen. Wir haben zwar eine passende Nuss, aber die ist (natürlich) zu kurz und greift nicht. In Worpswede liegt eine, die passen würde. Da liegt sie leider am falschen Ort. Mit Glück und Hilfe des Hafenmeisters bekomme ich leihweise einen passenden Rohr-

schlüssel, na ja, und dann wird die erste Reparatur unserer Reise durchgeführt. Immer mit bangem Blick zum Himmel, denn was wir nach Abnehmen der Klampe gar nicht brauchen können, wäre ein heftiger Schauer. Nach drei Stunden Werkelei sitzt sie jedenfalls poliert und entrostet, mit sauberen Gewindebolzen und frisch abgedichtet am alten Ort. Wollen mal hoffen, dass sie wirklich dicht sitzt, denn wir haben feststellen müssen, dass wir alle möglichen Mittelchen an Bord haben, aber nur noch altes Sikaflex, dessen Dichtfähigkeit zweifelhaft ist. Folge: ein neuer Eintrag auf der Einkaufsliste.

Abends gehen wir in Martins Visrestaurant. Warum das meins sein soll, wird uns nicht klar, denn die Betreiber heißen Wendy und Christoph. Aber es gilt als eines der besten Fischrestaurants an der belgischen Küste, wenn nicht das Beste. Vor zwei Tagen konnte ich tatsächlich einen der raren und begehrten Tische reservieren. Anke bestellt als Hauptgericht den letzten verbliebenen Rochen, im Vorrat des Restaurants natürlich, begleitet von Kapern in geschmolzener und mit einem Hauch Zitrone aromatisierter Butter. Keiner von uns hat bislang Rochen gegessen, das ist also eine Premiere, und eine gelungene dazu. Überhaupt - die zum Fisch gereichten Zitronen hier: Ein Gedicht. Noch nie derart aromatische Zitronen gehabt. Die hatten schon das einleitende Carpaccio verfeinert. Das dazu auch noch ein ausgesucht feines Öl auf den Tisch gestellt wurde, haben wir glatt übersehen. Nur Anke verfeinert ihre letzten Bissen noch auf diese Weise. Als Hauptgang begnüge ich mich mit simplen Miesmuscheln in Weißweinsauce, schließlich ist gerade Saison. Auch diese sind ein Gedicht an Zartheit und Aroma. In diesem Fall frage ich mich, wie die Köche bei einem solchen Gericht überhaupt Unterschiede in Zartheit und Aroma hinbekommen. Wie auch immer, hier scheint alles perfekt, superlecker und ohne jedes überflüssige Drumherum. Ein schöner Abschluss unseres Aufenthalts in Zeebrugge.

Martins Visrestaurant
Sint Donaaskerkstraat 19
8380 Zeebrugge
+32 (0)50-544327
www.martinsvisrestaurant.be

Hafen Zeebrugge
Der Hafen ist Im Prinzip ohne Probleme anzulaufen. Gleiches gilt fürs Auslaufen. Mit einer Ausnahme: Wenn eine LPG-Tanker ein- oder ausläuft, ist jeglicher sonstige Verkehr untersagt. Auskunft kann der Hafenmeister geben, oder zuverlässiger noch Zeebrugge Port Control auf UKW-Kanal 09.

Montag, 28.09.2020
Seebrügge - Oostende

Nach Beratung und Ratschlägen seitens Francis, des Hafenmeisters, beschließen wir, heute noch zu starten. Wegen der ungünstigen Tide wollen wir erst um 13:00 los. Der Strom wird dann noch zweieinhalb Stunden gegen uns stehen, obwohl Hochwasser um 12:30 ist.

Francis nimmt uns noch Erics unverwüstliche Blümchen ab (s. Erstes Bild im ersten Tagebuchbeitrag), da wir fürchten, dass sie die heutige Etappe nicht überstehen. Schon im Vorhafen macht die ereinstehende Welle deutlich, dass es draußen rau zugeht. Wir boxen uns unter Maschine raus, und 500 m jenseits der Molenköpfe gehen wir auf Kurs. Noch passt es nicht ganz, wir müssen die Maschine bis zum ersten Wegpunkt nutzen, dann können wir endlich abfallen und hart am Wind unserer Kursline folgen. Es herrscht eine kurze, hackige See mit querlaufenden Wellen. Sehr unangenehm. Nehmen eine Menge Wasser über. Und werden immer wieder zur Seite geschmissen. Der Nutzen des Doghouses wird mehr als deutlich. Kurz nach uns läuft ein Marineschiff aus. Sein Kurs verläuft zwischen uns und der nächsten Sandbank, seine Geschwindigkeit entspricht der unsrigen. Uns scheint, der große Bruder will auf uns aufpassen, und streckenweise erscheint es, als ob er uns einen sicheren Kurs vorgeben will.

Es gibt tatsächlich noch einen Segler außer uns. Annäherung an Oostende bei inzwischen ruhigem Wasser.

Die Fahrt bleibt bis auf weiteres ausgesprochen rau, die Wellenhöhe dürfte so um die 2 m betragen. Nach und nach können wir einen geringfügig besseren Winkel zum Wind erreichen. Immerhin, ***Mago*** schlägt sich gut. Geht schnell und stabil durch die Seen, selbst wenn diese kräftig überkommen. Weniger schön, dass die kleineren Tonnen unter diesen Verhältnissen kaum auszuma-

chen sind. Der Wind nimmt weiter zu und bläst deutlich stärker, als angesagt. Wir tauschen uns aus und beschließen, in Oostende abzubrechen. Wer weiß, ob der Wind nicht noch weiter zunimmt. Und wenn er weiter schralt, also vorlicher kommt, was gar nicht so unwahrscheinlich ist, können wir unser Ziel Dünkirchen eh nicht mehr anliegen. Und wir müssen vor Dünkirchen noch über eine flache Sandbank, auch keine vernünftige Option bei den herrschenden Verhältnissen.

So steuern wir halt Oostende an. Wir sind vorgewarnt. Die Marina gleich anfangs des Hafens hat sehr unter den Winden zu leiden, wenn sie den Sand des Strands mitnehmen und dort abladen. Francis hat uns aktuelle Fotos vom jüngsten Sturm gezeigt. Die Yachten waren mit unglaublichen Mengen Sand bedeckt. Und die Marina weit hinten im Hafen liegt zwischen Industrieflächen, auf denen große Sandhalden liegen. Auch hier hat man bei entsprechenden Winden mit Sand- und Staubfrachten zu kämpfen. Wir steuern daher die Mercator-Marina an, auch wenn dies Schleusung bedeutet. Anke meldet uns bei der Schleuse an, und nach kurzer Wartezeit - ein Boot wird gerade ausgeschleust - können wir einschleusen. Für uns neu: die Schleusentore sind doppelt ausgeführt, und es werden stets beide Tore geschlossen. Innerhalb der Schleusenkammer hängen vertikale Leinen von den Mauern, an denen man sich festmacht. Was uns nicht auf Anhieb glückt. Fehlende Erfahrung bzw. Übung. Wir eiern ganz schön in der Schleusenkammer herum, aber die Schleusenwärter sind entspannt und lassen uns die nötige Zeit. Als wir drin sind, kommt der Wärter an die Kaimauer und lässt uns per Leine ein Infoblatt sowie eine Chipkarte für die Marina herunter. Und erklärt, wie es weiter geht - hinter der Schleuse wartet ein weiteres Becken - und wo unser Liegeplatz sein soll. Das zweite Becken, hier müssen wir uns zur Abwechslung an horizontal hängenden Leinen befestigen, trennt lediglich zwei Brücken, die für die Passage geöffnet werden. So ist für Fußgänger und Autoverkehr immer eine Brücke verfügbar. Unser „Anheft“-Manöver gelingt diesmal besser, aber immer noch nicht perfekt. Dafür ist unser Liegeplatz nicht zu toppen. Ewig lange und superbreite Fingerstege mit vernünftigen Klampen. Besser geht es nicht. Wir liegen inmitten der Stadt. Unmittelbar benachbart ist der Bahnhof, Geschäfte und Restaurants sind auch nicht weit, die Kathedrale ist um die Ecke. Das einzige Manko: Die Wetterlage empfiehlt, weiter zu gehen. Eigentlich würden wir hier gerne ein paar Tage verbringen.

So braten wir die beiden Steaks, die wir seit Terschelling in der Kühlung haben, und sind zufrieden. Das Beste jedoch, das leidige Problem der Ruhensversicherung und das Aussetzen der normalen Krankenversicherung ist mit meiner Krankenversicherung endlich gelöst. Ich bin in die die Auslandskrankenversicherung entlassen. Wurde heute telefonisch und anschließend per Mail bestätigt.

Dienstag, 29.09.2020
Oostende - Dünkirchen

Die an sich ungünstige Tide erlaubt uns ausgiebigen Schlaf. Um 10:00 suchen wir den Hafenmeister und Schleusenwärter auf. Nette Jungs. Sie wundern sich, dass wir gegen Mittag auslaufen wollen, die Strömung stände gegen uns. Das ist richtig, aber jetzt haben wir ruhiges Wetter und Wind aus einer halbwegs günstigen Richtung. Gegen Abend hin wird der Wind zunehmen und auf die Nase kommen.

Am Steg der Mercator-Marina in Oostende

So schleusen wir gegen Mittag, die Manöver klappen viel besser als beim ersten Mal, und sind kurz darauf auf der heute wahrlich ruhigen See. Nach dem ersten Wegpunkt kommt zu Groß und Besan, die schon als Stütz gesetzt sind die Genau, und wir segeln. Leider nicht allzu lange, da werden wir von Nieuwpoort-ich-weiß-nicht-wem gerufen. Wir würden auf ein Schießgebiet zusteuern und müssten nun 270° laufen. Komisch. Die elektronische Seekarte zeigt kein Schießgebiet. Wir holen die Papierkarten heraus, die wir freundlicherweise

von Astrid und Uli bekommen haben, und siehe da, hier gibt es ein Schießgebiet. Wir steuern knirsch um das gute Stück herum und werden auch nicht mehr angerufen. Leider schralt der Wind wieder, so dass wir bald nicht mehr anliegen können. Dank der Sände können wir auch keine günstigeren Kurse laufen, also wird wieder motort. Der Wind schläft zeitweise völlig ein. Dafür ist es sehr dunstig und es gibt immer wieder, teils sehr feinen Regen, der jede Sicht nimmt. Mit zunehmender Begeisterung testen wir unser neues Radar aus. Es zeigt nicht nur die klassischen Radarziele bzw. -echos, sondern auf dem Display werden auch unser Kurs sowie die nächsten Wegpunkte eingeblendet. Bei Schiffen wird das AIS-Signal über das Echo gelegt, so dass man sicher zwischen Berufsschifffahrt und z. B. Tonnen unterscheiden kann. Das ist schon ein echter Vorteil und erleichtert die Übersicht.

Vor Dünkirchen müssen wir den flachen *Passe de Zuidcoote* zwischen zwei Sandbänken passieren. Wir erreichen ihn bei halber Tide, und die Passage ist heute völlig unproblematisch. An den flachsten Stellen haben wir noch 4 m Wasser unter dem Kiel. Bei den gestrigen Verhältnissen - wir wären bei Niedrigwasser hier angekommen - hätte ich hier nicht langfahren wollen. Die Entscheidung für Oostende war goldrichtig.

Heute fällt uns als die Sonne durchkommt plötzlich auf, dass das Wasser eine neue Farbe angenommen hat. Es ist ein helleres Glasgrün, ganz intensiv. Völlig anders als das Wasser in Nord- und Ostsee. Und in einiger Entfernung lassen sich auch noch ein paar Schweinswale blicken.

Beim Einlaufen in Dünkirchen kommen unwillkürlich Erinnerungen hoch an den Überführungstörn. Vier Jahre ist das schon wieder her. Eigentlich könnte man hier ein paar Tage bleiben und in Erinnerungen schwelgen. Aber morgen haben wir vom Wetter her eine Chance um die Ecke von Cap Griz Nez zu kommen. Und es wäre verwerflich, die nicht zu nutzen. Also werden wir morgen früh aufstehen und gleich wieder abhauen.

Mittwoch, 30.09.2020
Dünkirchen - Cap Griz Nez - Dünkirchen

Viertel vor sieben legen wir bei Windstille ab. Im Vorhafen haben wir Süd 15 Knoten. Und jenseits der Molenköpfe Westsüdwest um die 10 Knoten. Wir motoren zum nahen nächsten Wegpunkt, um die Tonnen bei der noch herrschenden Dunkelheit sicher zu runden und setzen dann die Segel.

Mit dem laufenden Schiebestrom geht es schnell voran, und das verführt uns, zu lange auf Motorhilfe zu verzichten. Scheinbar noch gut in der Zeit - kurz nach zehn Uhr - erreichen wir das Cap Blanc Nezund gehen auf neuen Kurs. Jetzt wollen wir doch keine Zeit verschenken mit der Kreuz, also Motor an. Zunächst geht es noch ganz gut, aber dann fällt unsere Geschwindigkeit dramatisch ab, zugleich baut sich eine sehr unruhige, kabbelige und kurze See auf, die zusätzlich bremst. Später stellen wir fest, dass wir hier exakt zu einem Zeitpunkt waren, an dem sich zwei gegenläufige Tidenströmungen balgen.

Begleitung der belgischen Marine. Im Vordergrund eine Andeutung des grünen Wassers, bei Weitem nicht so intensiv wie in Natura. Im Hintergrund der Leuchtturm von Cap Griz Nez, dessen Rundung uns vorerst versagt bleibt.

Der nahezu auf die Nase stehende Wind tut ein Übriges. Und wir haben das Gefühl, dass der Propeller die Motorleistung nicht richtig ins Wasser bringt. Wer weiß, vielleicht haben wir uns in den dreckigen Hafenbecken der letzten Tage etwas eingefangen. Beschließen doch die Kreuz, aber die ist echt frustrierend. Gegen den stetig zunehmenden Gegenstrom machen wir kaum einen Fortschritt. Völlig blöde, dass die Briten zwei Wochen Quarantäne verlangen. Die englische Küste wäre jetzt in wenigen Stunden bestens zu erreichen. Zu allem Überfluss muss Dover Radio jetzt auch eine Near Gale Warning herausgeben.

Ich frage mich, was das bedeuten soll, bis Anke meinen Irrtum korrigiert, es sei eine „New“ Gale Warning gewesen. Auch das noch. Schon jetzt bläst es stärker als angesagt. Sicher dem Kap-Effekt geschuldet. Aber wer weiß.

„Wann soll der Wind denn kommen? „
„Soon.“
„ Was soll das denn bedeuten? Und die Stärke?“
„Acht.“

Hatten wir erst noch überlegt, vor dem Kap bis zum erneuten Kentern der Tide auf und ab zu stehen, sehen wir bei Süd- oder Südweststurm kaum eine Chance, uns bis nach Boulogne sur Mer durchzuschlagen. Schweren Herzens beschließen wir, umzukehren. Mit dem neuen Kurs ändern sich schlagartig die Verhältnisse. Rauschefahrt mit raumschots stehenden Segeln. Später schralt der Wind leicht und wir laufen mit halbem Wind und Vollzeug. Erreichen über 11 Knoten über Grund und sind verblüffend schnell wieder in Dünkirchen angelangt. Das war Segeln, wie wir es uns wünschen. Nur leider in die falsche Richtung. Der Frust ist groß. Wir wissen, dass wir spät im Jahr dran sind. Befürchtungen kommen auf, dass es gar keine Wetterfenster für uns mehr geben könnte. In der Tat. Die französische Küste ist im Vergleich zur britischen um diese Jahreszeit wirklich schwer zu besegeln. Es tröstet auch nicht sondern beunruhigt, dass kurz nach uns die VOLT eintrudelt. Ihr Skipper Hendrik berichtet, dass sie eigentlich auf dem Weg nach La Rochelle waren, aber sich entschlossen haben, umzukehren. Die Volt ist ein interessantes Aluminium-Boot bzw. Konzept. Wen es interessiert: → *Volt-at-sea.segelnblogs.de*

Wir lecken die Wunden bei Rührei mit Würstchen und gehen früh in die Koje.

Donnerstag, 01.10.2020
Dünkirchen - Hafentag

Beim morgendlichen Checken der Wetterdaten und -prognosen wälzen wir auch noch mal unsere Handbücher. Den Reeds, und natürlich auch den Revierführer Nordsee. Letztlich kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir schlicht zu spät gestartet sind. Wir hatten uns zu sehr auf die Törnberechnung unseres Navi-Programms verlassen, das unter Berücksichtigung der Tiden von einer Fahrtdauer von knapp über 4 Stunden ausging. Ich war zwar schon skeptisch und habe mit 5 Stunden kalkuliert, aber das war immer noch nicht genug. Außerdem hatten wir den möglichen Kapeffekt, der den zu erwartenden Gegenwind deutlich verstärken könnte nicht berücksichtigt. Dabei kennen wir das von unserer letzten Weltumseglung nur zu gut. Wie immer, der Fehler liegt beim Menschen.

Immerhin, heute knickt uns die Umkehr nicht mehr. Wer weiß, wozu es gut ist. Ich kann mich noch sehr gut erinnern, wie ich 2009 beim ersten Versuch von Griechenland nach Italien zu segeln von einer nicht vorhergesagten Front zurückgeprügelt wurde. Die vorhergesagte war schon durch, aber es gab eine zweite. Ich saß gerade - na w wohl - als sich das Boot schlagartig überlegte, das Groß hörbar herumgeworfen wurde. Ich musste mich zwingen, erst mal sitzen zu bleiben. Eins nach dem anderen. Das Boot hatte durch die unfreiwillige Halse eh beigedreht. Nachdem das Groß gerefft war und klar wurde, dass ein Gegenanbolzen keinen Sinn machte, erkannte ich, dass uns der Wind auf eine griechische Insel zutrieb. Da war es dann nur logisch aktiv zu se-

Im Hafen von Dünkirchen. Hier, an diesem Steg lagen wir ein paar Tage eingeweht während der Überführung 2016. Und genau hier, auf diesem Steg, baten mir drei junge Franzosen freundlich und wohlerzogen an, mir an Bord zu helfen. Was mein Selbstbewusstsein nachhaltig erschütterte: Mache ich solch einen hilflosen, vergreisten Eindruck?

geln. Ich nahm Kurs auf die Insel und lernte ein Kleinod kennen, dass mir sonst nie untergekommen wäre.

Am frühen Nachmittag klart es auf. Wir stratzen in die Stadt. Seltsamerweise wundern wir uns, weshalb wir Dünkirchen bei unserem ersten Besuch als so hässlich empfunden haben. Vielleicht hatte der Umstand, dass wir eingeweht waren unsere Wahrnehmung beeinflusst. Heute gefällt uns die Stadt. Wir bewundern sogar die jüngste Architektur am Hafen. Wohngebäude, die das Tor zur Stadt markieren sollen. Bei genauem Hinschauen fällt auf, dass keine Fassade der anderen gleicht, auch wenn die Gebäude eine einheitliche Formensprache zeigen.

Wir schlendern längs der Hafenbecken in die Innenstadt und finden nach nur wenigen Umwegen den Supermarkt, in dem wir schon 2016 eingekauft haben. Auf dem Rückweg nehmen wir noch einige Umwege in Kauf, finden das Museum, das uns so gut gefallen hat, das Restaurant, in dem Anke leider Pech hatte (ein wenig schmackhaftes Sauerfleisch) während Egon, Carsten und ich gut gewählt hatten. Das Dreimast-Vollschiff hatten wir besichtigt und das Feuerschiff bewundert. So lassen wir unsere Erinnnerungen wirken und genießen den inzwischen fast wolkenlosen blauen Himmel. Auf dem Kajenkopf fast gegenüber von unserem Liegeplatz malen Studenten die Szenerie, ihre Lehrerin huscht von einem zum andern. Alles ist gut in Dünkirchen. ;-)

Abends hole ich das Radio aus der Mahagoni-Blende und suche nach der Ursache des Totalausfalls. Die fliegende Sicherung im Versorgungskabel - einmal rausgeholt und wieder eingesetzt - ist in Ordnung, und sonst kann ich auch nichts finden. Wunderbarerweise funktioniert das gute Stück, als ich anschließend auf den Taster drücke. War wohl ein Wackelkontakt oder eine unsaubere Kontaktstelle. Und mit viel Glück finde ich noch die Ursache, die es verhindert, dass Ankes Musik-Dateien per Bluetooth und vor allem hörbar abgespielt werden. Und das ich, der die ganze elektronische Technik ganz und gar nicht mag und eigentlich eine gewisse Abneigung hat, sich damit überhaupt zu beschäftigen. Danach zeigt die von Amel eingebaute Bose-Anlage was sie kann. Und es gibt Mucke, die echt analog entstanden ist. Schwerpunkt Meat Loaf. Alte Zeiten werden wach. *Give me the future …* Wer kennt das noch? Und interessanterweise wird mir schnell klar, diese alten Stücke zeigen mir, weshalb ich eigentlich unterwegs bin. Dazu später mehr. In jedem Fall: *Give me the future …*

Neue Wohnbebauung am Hafeneingang von Dünkirchen

Freitag, 02.10.2020
Dünkirchen - Boulogne /s Mer

Aufgrund zu erwartender ruhiger Verhältnisse hatte ich überlegt, morgen früh, aber wirklich in der Früh zu starten, um einen zweiten Versuch zu machen, das Cap Griz Nez zu runden. Anke hat ihrerseits Wetter- und Tideninformationen studiert und schlägt vor, doch besser heute spät zu starten. Die eine Variante bedeutet, Start im Dunkeln, die andere Ankunft im Dunkeln. Ankes Variante hat allerdings den Reiz, dass es nach den Vorhersagen die ganze Strecke über segelbaren Wind geben dürfte. Erst ziemlich raum, also von hinten, und dann zunehmend günstiger. Und wenn es wirklich so läuft, wie die Tidenkarten versprechen, müsste man deutlich vor Mitternacht ankommen. Wahrlich nicht verkehrt. So entscheiden wir uns für ihre Variante.

Den Tag nutzen wir für diverse Arbeiten. Wir inspizieren und säubern die beiden Seewasserfilter des Motors und stellen die Wellenbremse etwas stärker ein. Sie soll verhindern, dass der Propeller und die ihn mit Motor bzw. Getriebe verbindende Welle beim Segeln ständig mitdrehen. Das ist weder gut für die Wellenlager noch für das Getriebe. Hintergrund: Als wir vorgestern unter Segeln nach Dünkirchen zurückliefen, begann die Welle plötzlich mitzudrehen. Ich setzte sie dann in gewohnter Manier mit einer Gripzange fest. Weniger erbaulich ist, dass wir kurz vor dem Start entdecken, dass die Stopfbuchse des

Ruderlagers wieder leckt, und hinten im Boot wieder ein „Kompartment“ geflutet ist. Wir saugen das Wasser mit Hilfe unserer Bohrmaschine ab und Anke wischt die verbleibenden Feuchtigkeitsnester aus. Leider nicht zur Freude ihres eh schon angeschlagenen Rückens. Dann ziehe ich die Druck aufbauende Mutter der Stopfbuchse mit dem größten an Bord mitgeführten Maulschlüssel um ein Sechstel einer vollständigen Umdrehung an. Ein echter Kraftakt. Wir hoffen, sie bleibt jetzt einige Zeit etwas dichter. Ich bin absolut kein Freund von Stopfbuchsen. Simmerringe oder Gleitringdichtungen sind mir lieber. Oder besser noch ein Design wie bei JUST DO IT, bei der man konstruktionsbedingt auf eine Dichtung des Ruderschaftes völlig verzichten konnte.

Immerhin, wir schaffen alles, ohne in Zeitnot zu geraten. In keinem Fall wollen wir zu spät starten und erneut riskieren, dass uns die Tide wegläuft. Sogar noch ein Happs essen klappt.

Viertel vor sechs brummelt der Motor los, und wenig später sind wir unterwegs. Der Himmel ist bedeckt, im Hafen gibt es keinen Wind. Fünfzehn Minuten später ist die Hafenausfahrt erreicht. Hier gibt es schönen Ostwind in der versprochenen Stärke. Leider dreht der Wind gleich mit unserem eingeschlagenen Kurs, so dass er sehr ungünstig einfällt. Wind direkt von hinten, mag weder unser Boot, noch mögen wir es, da dauernd die Gefahr besteht, dass das Großsegel samt Baum natürlich herumgeschlagen wird und wir eine sogenannte Patenthalse machen. Natürlich hat niemand ein Patent darauf (den Patentinhaber würde ich auch gerne erschlagen), sondern der Begriff ist eine vornehme Umschreibung eines unfreiwilligen Vorgangs, der einen ganz schön in Nöte bringen kann. Wir sichern Großbaum und -segel daher schnellstens mit einer Talje, die eine unkontrollierte Bewegung verhindert, einen sogenannten Bullenstander. Den reisst - theoretisch - auch kein wildgewordener Bulle aus.

Hart an der Grenze zur (Patent-) Halse spulen wir die ersten Meilen ab. Die ganze Zeit vom Motor unterstützt, da der achterliche scheinbare Wind zu schwach ist, um den angestrebten Schnitt von 8 Knoten zu erreichen. Trotz zunehmenden Schiebestroms. Ich überschlage ständig die verbleibende Distanz, unsere Geschwindigkeit, die verbleibende Reisezeit und berechne, ab wann uns die Strömung wieder entgegenstehen wird. Man kann sich damit wahrlich verrückt machen. Am meisten hilft es dann, aus dem Schutz des Doghouses zu gehen, die Nase in den Wind zu halten und sich die Verhältnisse quasi ungefiltert anzuschauen. Draußen wirkt alles viel normaler und unproblematischer als im Doghouse. Vielleicht, weil man draußen einfach besser sehen kann.

Erst fünf vor neun abends wird der Kurs so günstig und der Wind erreicht endlich die angesagte Stärke, dass die Maschine erstirbt. Welch ein Friede. Rund eine Stunde später runden wir bei völliger Dunkelheit Cap Griz Nez. Das Licht des Leuchtturms grüßt warm und freundlich herüber. Lichter an Land ebenfalls. Das Kap, die Steilküste können wir nicht mehr ausmachen. Zu dunkel. Hartnäckig segeln wir jetzt bis eine Meile vor der Hafeneinfahrt. Mich beunruhigt die stetig abnehmende Geschwindigkeit sehr, denn ich will nicht auf den letzten Metern noch scheitern und starken Gegenstrom erhalten. Zumal der Wind nicht ansatzweise die versprochene Stärke hat. Die aber wäre notwendig, uns gegen eine starke Strömung zu behauten. Aber alles geht gut. Wir erwischen die Einfahrt und erfreuen uns an der perfekten Befeuerung

Boulogne /s Mer beherbergt die größte Fischereiflotte Frankreichs. Über dem Kai verbirgt sich eine nette Promenade.

der Franzosen. Rote und grüne Lichter weisen uns den Weg, und zwei grüne über einem weißen Licht signalisieren uns, dass der Hafen ungehindert befahren werden kann. Es ist keine hinderliche Großschifffahrt aktiv. Auf den letzten Metern leitet uns eine Lichtinstallation auf der Uferpromenade. Anke sagt pink an backbord, und farblich wechselnd an steuerbord. Ich hab eher blau gesehen (???). Und für steuerbord hatte ich keine Augen, da ich vor allem sicher an die Yachtstege am Ende des Hafenkanals kommen wollte. Das Anlegemanöver klappt mit äußerster Ruhe und Umsicht. War auch kein Kunststück. Um Viertel nach Elf erstirbt die Maschine.

Wir pellen uns aus dem Ölzeug. Im Kühlschrank ist noch Salat von gestern, und als Anleger gibt es ganz unüblich Wein. Üblich sind bei uns Sherry oder Portwein. Und dann liegen wir todmüde, aber mehr als zufrieden in den Kojen.

Samstag, 03.10.2020
Boulogne /s Mer - Hafentag

Der Wind kommt heute durchgehend aus Süd, der Richtung, die wir nehmen wollen. Also bleiben wir. Erkunden die Stadt. Im neuen Zentrum eine Füller kleiner Läden. Bäckereien, Boutiquen, Weinläden, Läden für alles Mögliche eben. Als wir vor dem Schaufenster eines Käseladens stehen, frage ich mich, weshalb ich in Dünkirchen im Supermarkt Käse gekauft habe. Hätte doch wissen müssen, dass es in Frankreich Käse an jeder Ecke gibt. Viel lokale Produktion, zu großen Teilen noch aus bäuerlicher Landwirtschaft. Glücklicherweise, Frankreich ist groß und ich werde mich noch durch die Käseläden futtern können. Und Boucherien, Weinläden usw. An der Kirche befindet sich ein großer Wochenmarkt, der sich nicht nur auf den Kirchenvorplatz beschränkt, sondern auch die benachbarten Gassen einbezieht. Die meisten Stände werden gerade abgebaut, aber wir wollten ja eh nichts kaufen und schleppen.

Steil bergauf geht es zum historischen Stadtzentrum. Boulogne ist auf sehr hügeligem Gelände erbaut, und die eine und andere Straße lässt durch Führung und Steigung an San Francisco denken. Das historische Zentrum befindet sich über den römischen Wurzeln der Stadt. Schon Cäsar hat hier oder in unmittelbarer Nähe Teile seiner Flotten für seine beiden gegen die britonischen Stämme gerichteten Kampagnen 55 und 54 v. Chr. Zusammengezogen. Der Das historische Zentrum ist von einer Stadtmauer umgeben, die nahezu von Beginn an in der Form unverändert blieb, allerdings wiederholt verstärkt wurde und zuletzt durch eine Festung an der Ostecke ergänzt wurde. Die noch später errichteten Bastionen sind dagegen nicht mehr erhalten. Innerhalb der Mauern befindet sich eine interessante Mischung historischer Gebäude. Doch auch öffentliche Plätze finden sich, teilweise sehr schön mit blühenden Stauden gestaltet. Der Aufwand, mit dem hier öffentliche Plätze begrünt und gepflegt werden, sollte mal in Bremen geleistet werden ;-)

Oben: Stadttor zur historischen Altstadt von Boulogne Sur Mer
Unten: Man gibt sich allerorten viel Mühe mit der Gestaltung öffentlicher Plätze und des öffentlichen Grüns. Man beachte auch den Rotkohl, der nicht nur hier Karriere als Zierpflanze macht.

Nach einem Streifzug durch die Gassen und einer kompletten Rundung der Stadtmauer besuchen wir die Kathedrale. Sie wurde im 19. Jahrhundert von einem für sein Projekt begeisterten Priester, Benedictus Affratho

Haffreingue, auf den Überresten früherer Kathedralen verwirklicht. Msgr. Haffreingue hatte - wie es in den örtlichen Beschreibungen so schön heißt - von Architektur (und Architekturgeschichte) keine Ahnung. Das mag stimmen und er ist dafür sehr kritisiert worden, aber er hat ein Bauwerk hinterlassen, dass auf seine Weise eine eigenständige Stellung einnimmt und heute von den Boulogniens sehr geschätzt wird. Man hat begonnen, die offensichtlichen Feuchteschäden im Dach zu beseitigen und will die ursprünglichen Fresken wieder renovieren. Was uns am meisten beeindruckt ist die innere Dachgestaltung. Zwischen jeweils vier der tragenden Säulen befindet sich je ein ringförmiges Gesimms, über dem sich gleichsam schwebend eine halbkugelförmige Kuppel erhebt. Im ursprünglichen Zustand muss es so ausgesehen haben, als ob die Figuren auf den Fresken tatsächlich über der Kirche schwebten.

Das Kirchenschiff der Kathedrale des Msgr. Haffreingue

Auf dem Rückweg erlauben wir uns ein Eis, etwas genervt von einem aufdringlichen Bettler, der uns schon in der Kirche heimgesucht hat, und ganz bescheiden um 10 Euro bittet.

Wir sitzen auf einen Umtrunk im Cockpit.

„Da kommt ein Segler rein.“
„Das sieht aus wie eine Reinke.“

Wir stehen auf, um besser sehen zu können, und tatsächlich, es ist eine Reinke. Beim Näherkommen wird der Name erkennbar. Es ist die GEMMA. Das Besondere an der GEMMA ist, dass es sich um die erste Super 11 handelt, die überhaupt gebaut wurde. Also des Typs, zu dem auch unsere gute, alte JUST DO IT zählte. Was man aber noch weniger für möglich halten sollte, die GEMMA stand mehrmals neben JUST DO IT auf dem Hof der Deters-Werft. Als ich die Leinen annehme, höre ich auch sogleich:

Die GEMMA, die erste je gebaute Reinke Super 11 und Schwesterschiff der JUST DO IT trifft im Abendlicht ein.

„Das ist ja der Martin!“

Etwas peinlich ist, dass ich mich an die Namen der beiden absolut nicht erinnern kann. Das Problem wird aber gelöst, denn Christian und Betsy sitzen wenig später an Bord zu Tisch bei einem improvisierten Nudelgericht und wir verbringen einen Abend voller Anekdoten und Geschichten. Wobei die Nudeln logischerweise durch verschiedene Formen des Traubensaftes ergänzt werden.

Sonntag, 04.10.2020
Boulogne /s Mer - Hafentag

Eigentlich hatten wir überlegt, heute ins Nausicaa zu gehen, das Meerwasseraquarium. Aber da es gerade halbwegs trocken ist, wollen wir schnell Diesel tanken. Die Tanke liegt denkbar ungünstig. Keine Chance, MAGO bei ihr vernünftig hinzulegen, schon gar nicht bei der gerade herrschenden Strömung der Liane. Im Hinterland muss es mächtig geregnet haben.

So krame ich die 5 Dieselkanister raus, die aus Robins Beständen verblieben sind, und wenig später habe ich mit Hilfe einer sehr sympathischen Französin aus dem Marina-Office 100 l abgefüllt. Die Gute hilft auch noch beim Tragen der Kanister. A tough young Madmoiselle. Der nächste Schritt ist dann, den Diesel von den Kanistern in den Tank zu bekommen. Das ist mühselig und anfangs nicht ohne Risiko. Aber wir haben Glück. Als uns der Einfüll- und Filtertrichter, wegen des einsetzenden Regens durch einen Regen-

schirm protegiert, umkippt, entlässt derselbe seine Dieselfracht in einen Leinenschapp, aber nicht in das Hafenbecken.

Danach beschließen wir kurzentschlossen, das Boot in den inneren Hafen zu verlegen, in das Bassin Napoleon. Beim Ablegen wird es schon etwas spannend, da die Strömung den Bug unerwartet schnell wegdrückt, aber alles geht gut. Die Schleuse können wir problemlos passieren, denn wir haben den günstigen Tidenstand erreicht, der eine Dockschleusung erlaubt. Eine feine Sache. Das Wetter ist weiter so lala, also bleiben wir an Bord und muckeln rum. Ich prüfe das Radio, das nichts von sich gibt und baue es dazu auch mal wieder aus. Finde keinen Fehler. Sicherung in Ordnung, Spannung liegt an, Wackelkontakte lassen sich auch nicht orten. Aber sonderbarerweise läuft es nach der Untersuchung, spielt CDs ab, erkennt Bluetooth und die USB-Schnittstelle. Habe offenbar magische Hände.

Abends sitzen wir zur Abwechslung an Bord der GEMMA und klönen bis in die Puppen.

Dockschleusung:
Beim normalen Schleusenbetrieb wird ein Schleusentor geöffnet, das Boot fährt in die Schleusenkammer ein, das Tor wird geschlossen. Jetzt wird der Wasserstand in der Schleuse angehoben oder abgesenkt, je nachdem. Wenn der Wasserstand zum Wasserstand jenseits des „Auslasstores“ passt, wird dieses Tor geöffnet, und das Boot kann ausfahren. Bei einer Dockschleusung stehen dagegen beide Schleusentore offen, da die Wasserstände innerhalb und außerhalb des abgeschleusten Hafenteils annähernd gleich sind. Die Schleusenkammer kann ohne Zwischenschritte einfach durchfahren werden.
Die Engländer nennen die Dockschleusung *free flow*, die Franzosen sagen *portes ouvertes*, „geöffnete Tore“.

Montag, 05.10.2020
Boulogne /s Mer - Hafentag

Beim Eintritt in das Nausicaa werden unsere Rucksäcke und Taschen oberflächlich geprüft, und durch einen Scanner müssen wir auch. Ansonsten glänzt das angeblich größte Meerwasseraquarium Europas durch fehlende Zuschauer. Corona ist schuld. Was uns in diesem Fall nicht unlieb ist, auch wenn dies andererseits andauerndes Maskentragen bedeutet. Der Besuch lohnt sich in jedem Fall. Das Nausicaa bietet einen Überblick über die Ozeane der Welt ebenso wie über die europäischen Küstenregionen und deren Tier- und Pflanzenwelt. Aber auch über die Nutzung der Ozeane und die Geschichte der Fischerei, die Folgen des Klimawandels, aktuelle Forschungen und vieles Meer*. Das Highlight sind jedoch die zahllosen Aquarien, besonders natürlich die ganz großen Becken. Im größten tummeln sich ausgewachsene Haie und überaus eindruckvoll mehrere Mantas, deren größter sicher mit einer Spannweite von dreieinhalb Metern. Wenn dieses Tier in dem gläsernen Tunnel über einem schwebt,

Impressionen aus dem Nausicaa

* Mehr meine ich natürlich (Anm. d. Verf.).

Anke vor dem größten Becken des Nausicaa - mit Manta

ist das schon mehr als beeindruckend. Und wenn man sich dann vorstellt, das ausgewachsene Tiere im Ozean an die 9 m lang und Flügelspannweiten von 7 m erreichen können …

Dienstag, 06.10.2020
Boulogne /s Mer - Hafentag

Wir tanken die nächsten 100 l per Kanister. Heute verfeinert mit der kleinen sportlichen Einlage, dass die Kanister nicht über 80 m transportiert werden müssen, sondern über 500 m, schließlich haben wir das Boot ja umgelegt. GEMMA ist übrigens auch in das Bassin Napoleon umgezogen. Der Hafenmeister hat es nahe gelegt, da aufgrund der starken Niederschläge im Inland das Risiko von Schäden stark gestiegen sei. Im vergangenen Jahr sind die Stege mitsamt der daran liegenden Boote durch ein Hochwasser der Liane weggerissen worden.

Ein längerer Spaziergang führt uns am Ufer der Liane entlang zum Bahnhof und dann noch etwas weiter. Eigentlich suchen wir nur eine Autovermietung, da wir für morgen einen Ausflug nach Cap Griz Nez (sprich: Cap Gri Nee) angedacht haben. Erst beim dritten Standort haben wir Glück, die ersten beiden gibt es Covid19-bedingt nicht mehr, und reservieren einen Wagen für morgen. Auf dem Rückweg besuchen wir einen Carrefour und stocken unsere Gemüsevorrat auf.

Abends hängt der Haussegen etwas schief, da ich bei Christian und Betsy wegen der Frage, ob sie morgen ggfs. mitfahren wollen, hängen geblieben bin, Anke, die auf MAGO werkelte, sich den Abend jedoch irgendwie anders vorgestellt hatte.

Mittwoch, 07.10.2020
Boulogne /s Mer - Landausflug

Bereits um halb neun wetze ich durch die Straßen der Stadt um pünktlich bei der Autovermietung anzukommen. Die Übergabe dauert knapp 15 Minuten, dann bin ich mit dem Toyota auf dem Weg zur Marina. Auch als Autofahrer staune ich über die Disziplin der Franzosen. Die jeweilige Geschwindigkeitsbegrenzung wird strikt eingehalten, überhaupt verläuft der Verkehr sehr geruhsam und eher langsamer als

erlaubt, an den unüberschaubar vielen Zebrastreifen wird sehr früh und rücksichtsvoll gebremst, man wird höflich vorgelassen …

Das nur am Rande.

Nach dem Frühstück sitzen wir mit Christian und Betsy zusammen im Auto. Erster Stopp: Wiemereux. Ein Badeort mit zahlreichen Hotelbauten aus alten Zeiten. Die sind allerdings nicht wie erwartet an der Strandpromenade konzentriert, sondern über den Ort verteilt, so dass das Städtchen leider nicht den klassizistischen Gesamteindruck versprüht, den wir erwartet haben. Außerdem sind die meisten Gebäude verrammelt. Corona? Oder nur Ende der Saison? Der kalte Wind tut ein übriges, um den Aufenthalt ungemütlich zu machen.

Durch hügelige, teils dünengeprägte Landschaft geht es zum Cap. Hier wandern wir, gut zugegeben, wir spazieren. (Wandern ist das, was Betsy und Christian gleich machen wollen: die 18 km nach Boulogne zurück marschieren.) Also wir spazieren die Wege am Cap ab und genießen die inzwischen trotz Wind wärmende Sonne und natürlich die Aussicht. Der Dunst über der Meerenge zieht sich zurück und die Kreidefelsen von Dover werden immer deutlicher. Die passierenden Schiffe sind klar zu verfolgen, auch der Kat STAR aus Hamburg auf seinem Weg nach Osten, der gestern noch in Boulogne lag. Gutes Wetter für ihn, ungünstige Winde für uns.

Auf dem Rückweg erkunden wir von der Kraft des Wasser geformte Felsen am Strand, lassen uns von der unerwartet schnell steigenden Tide nass spritzen und wagen auch noch einen Abstecher in die Dünen. Nur das ersehnte (und - ganz wichtig - geöffnete) Café am Straßenrand taucht nicht auf. Na gut, fahren wir eben nach Süden. Dort soll sich das einzige Tudor-Schloss auf dem europäischen Festland befinden, das man besichtigen kann, und das einen Salón du The aufweist. Das ist ja schon beinahe ein Café.

Große Überraschung: Die heutigen Billets für das Schloss sind ausverkauft - Corona lässt grüßen, wir hätten vorbesteellen oder im Internet buchen müssen, und der Teesalon ist bedauerlicherweise geschlossen. Noch ein Corona-Gruß. Immerhin dürfen wir das Schlösschen umwandern und von außen bewundern.

Oben: Der Leuchtturm am Cap Griz Nez

Mitte:Beeindruckend geschliffene Felsformationen am Strand südlich des Caps

Unten: Das Schloß Hardelo, das einzige Tudor-Schloß auf dem europäischem Festland

Donnerstag, 08.10.2020
Boulogne /s Mer - Hafentag

Die ganze Nacht hat es geweht und geschüttet. Sonderbarerweise - ich bin keineswegs undankbar - hört der Regen auf, als ich den Scheibenwischer des Autos aktiviere. Nach einer geringfügig größeren Ehrenrunde, ich hab die Gesichtsmaske vergessen und muss nochmal zurück, kann ich das Auto abgeben. Die Übergabe dauert keine 5 Minuten. Dann laufe ich von Niederschlägen unbehelligt Richtung Marina, erstehe noch schnell ein Baguette bei Janette (sehr nett), denn Anke hat das Frühstück schon vorbereitet, als ich auftauche.

Der graue Tag, ein paar Niederschläge gibt es doch noch, vergeht mit Arbeit. Ich weiß, keiner will es hören, aber Seglers Alltag kann auch so aussehen: Telefonate mit der Leasingbank und dem Autohaus, dem man das geleaste Auto zurückgegeben hat. Der Grund: In der Heimat ist schon eine (natürlich ungerechtfertigte) Mahnung eingetrudelt. Telefonate mit der Architektenkammer, die mich von der Architektenliste streichen will, was ich jedoch nicht will, Korrespondenz mit der Rentenversicherung und der heimischen Werft, mit der wir hinsichtlich der letzten Rechnung noch keinen gemeinsamen Nenner gefunden haben. Irgendwie ist nachher der Tag vergangen, und man fragt sich, wo die Zeit geblieben ist. Immerhin haben wir nebenbei noch den Wassertank gefüllt, wobei sich die von Anke erstandenen Aktivkohlefilter mit Gardena–Anschlüssen erstmals bewähren.

Damit endet das diesmalige Tagebuch.

Wir wünschen Euch alles Gute und lasst Euch von C. nicht unterkriegen.

Martin und Anke

Der kleine Nackedei, der diesmal stets im Hintergrund schwebt stammt aus der Liebfrauenkirche in Brügge und stellt eine künstlerische Variation des Michelangelo-Jesus dar.