Just do it - das Tagebuch

Nachträglicher Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Aussagen sind rein subjektiv, entbehren jeder Grundlage und entsprechen in der Regel und meist immer nie der Wirklichkeit. Ähnlichkeiten mit Lebenden und Personen, die scheinbar meinem Bekanntenkreis entstammen, sind, insbesondere wenn sie etwas schlechter wegkommen, nicht beabsichtigt, rein zufällig und ebenfalls in der Regel frei erfunden. Der Leser möge dies bei der Lektüre berücksichtigen und entsprechend korrigierend interpretieren. Auch Schwächen in der Orthografie und der Zeichensetzung seien mir verziehen. Schließlich wackelt das Schiff (mehr oder weniger).

Teil 1 bis 40 Von den Anfängen bis Falmouth

Es geschieht - der Kauf

1. „Du weist, was das bedeutet, wenn ich jetzt anrufe. Soll ich wirklich?“
„Ja, du willst doch auch!“
„Ja.“ (eigentlich ja, es bleibt ein mulmiges Gefühl in der Bauchgegend)

„Guten Abend Herr Schröder, ich melde mich noch mal wegen Ihres Schiffs. Äh, wir wollen Ihre SURIYAN kaufen.
Ja. ... ja... ja zum besprochenen Preis. ... Gut. Ich formuliere einen Vertrag, und schicke ihn per Post, Kleinigkeiten können wir regeln, wenn sie den Entwurf gelesen haben.“
Ich lege auf und schaue Anke an.
„Ja Mausi, jetzt haben wir ein Schiff, und Dein Mann ist deutlich ärmer geworden.“

Im Kühlschrank liegt ein Roederer, mein Lieblingsschampus, den ich mir ganz selten gönne. Aber heute ist so ein Tag. Gläser hingestellt, Korken raus und langsam füllen sich die schlanken Gläser. Ich sinniere über die zarten Perlenreihen, die von den flanken der Gläser aufsteigen.
Einige Momente spricht keiner ein Wort.
Anke nimmt den Korken und malt mit einem Kugelschreiber ein paar Buchstaben. JUST DO IT. So macht man sich Mut. „Das ist der Namen.“ „Was?“ „Du hast unserm Boot gerade einen Namen gegeben.“ „Hm. Stimmt, ein guter Name.“

So kam unsere JUST DO IT zu Ihrem Namen.

Reaktionen - Kollegen

2. Adamek klopft an der Tür. Höre *ich, Anke,* erst beim zweiten mal, so konzentriert bin *ich* in meinem Schreiben vertieft. Adamek ist Personalentwickler und hat seinerzeit meinen Anstellungsvertrag geschrieben. „Welche Überraschung, was machen Sie denn hier?“ „Ich wollte mal einen wirklich glücklichen Menschen sehen!“ „???“ „Jaaa, ich hab da was gehört. Sie wollen länger weg?! Um die Welt reisen?! Da bin ich ja ganz neugierig. Was haben Sie den vor?“ ....
„Sie wollen um die Welt segeln?!“ Adameks Reaktion ist typisch. Die meisten Freunde, Kollegen und Bekannten reagieren positiv auf unser Vorhaben, das so allmählich durchsickert. Läßt sich auch kaum noch verheimlichen, wenn erst mal der Urlaub genehmigt ist. So was geht rum wie ein Lauffeuer.

Die Reaktionen schwanken zwischen Begeisterung *Nehmt Ihr mich mit?* oder *Toll, von so was träume ich auch*, bis Bewunderung über den Mut, *so was könnte ich nicht, so lange weg, und dann wochenlang nur auf dem Meer, muß ja fürchterlich langweilig sein, das wär nichts für mich*. Niemand äußert Unverständnis oder Ablehnung, was uns doch sehr wundert. Adamek: „Ich komme jetzt in ein Alter, in dem man auch schon mal beginnt, zurückzublicken. Da merkt man schon, daß der 3er BMW, den man mal gefahren hat, unwichtig war, man zehrt von anderen Dingen, Reisen, Begegnungen mit Menschen, besondere Erlebnisse. Was Ihr da vorhabt ist etwas, wovon Ihr Euer ganzes Leben zehren werdet.“

Reaktionen - Eltern

3. „Was? Das ist ein Schock. Das ist wirklich ein Schock. ... Das ist ja genau so ein Schock wie der, als Beate ihre Heirat angekündigt hat!“ „Was? unsere Heirat war ein Schock für Dich?“ Jetzt ist Beate, Ankes Schwester geschockt. Wir hatten sie und ihre Familie vorsichtshalber mitgenommen an dem Tag, an dem wir den Plan unserer

Weltumseglung den Eltern verkünden wollten. „Ihr wollt um die Welt segeln ... Mutti, Du musst auch geschockt sein. Ich sehs Dir an. Du bist deshalb geschockt.“ „Nein, bin ich nicht.“ „Aber man siehts Dir doch an.“
Ankes Vater lehnt unser Vorhaben vehement ab, bis hin zur Aussage *wenn ich es Dir gerichtlich verbieten könnte, würde ich es machen* und *es hat ernsteste Konsequenzen, wenn Du das machst.*
Mein Status als einst wohlgelittener, potentieller Schwiegersohn sinkt auf den eines Verderbers des Nachwuchses. Schwiegereltern in spe haben es wirklich nicht leicht.

Bei meinem Vater ist es einfacher, er ist zwar auch nicht angetan von der Aussicht, seinen Sohn womöglich ein paar Jahre nicht zu sehen, aber er kennt ihn wohl gut genug, um zu wissen, dass er ohnehin nicht von seinem Vorhaben abzubringen ist. Für ihn gibt es nur zwei väterliche Sorgen: Killerwale und Piraten. Hinsichtlich der Orcas läßt er sich mit dem unzutreffenden Hinweis, daß sie dort, wo wir rumschippern werden, nicht vorkommen, leicht beruhigen.
Und piratenträchtigen Gegenden läßt sich ausweichen. Das hilft erst mal. Aber richtig lassen ihn diese Gefahren nicht los, und sie kommen bei jedem Besuch wieder auf die Tagesordnung.

Lehrgeld

4. Seit dem Kauf sind jetzt rund sechs Jahre vergangen. Das Boot hat sich in der Zeit sichtbar geändert, und natürlich, wir haben viel Lehrgeld bezahlt. JUST DO IT ist unser erstes Boot. Wir haben den Gedanken, mit einem kleineren anzufangen schnell verworfen. Lehrgeld zahlt man bei jedem Boot, und bei jedem Boot fängt man wieder von vorne an, sich mit unerwarteten Überraschungen auseinanderzusetzen. Wir haben es vorgezogen, gleich mit dem Boot für die große Reise zu beginnen. So hatten wir die Möglichkeit, JUST DO IT und ihre Eigenheiten ausgiebig kennenzulernen und uns mit jeder Schraube und Mutter persönlich bekannt zu machen. Wir sprechen jetzt die meisten beim Vornamen an.

In den letzten Jahren ist JUST DO IT kontinuierlich aufgerüstet worden. Das Achterschiff wurde verlängert, um das Festsaugen des Hecks unter Maschine zu verhindern. Mit der Verlängerung ließ sich auch gleich eine kleiner Auftritt ergänzen, der es erheblich erleichtert, unser hochbordiges Schiff vom Wasser aus zu entern. Der feste Dreiflügelpropeller wurde gegen einen Autoprop getauscht, der seine Ohren beim Segeln widerstandsmindernd anlegt. Propellertausch und Heckverlängerung führten zu deutlicher Geschwindigkeitssteigerung, gerade auch bei schwachen Winden und haben die unangenehme Luvgierigkeit des Bootes nahezu vollständig beseitigt. Am Heck ist ein flotter Geräteträger ergänzt worden, eine Badeleiter und und und.
Natürlich sind nicht alle Aufrüstungen so einfach wie es klingt. Wir konnten uns nie so richtig mit dem vorhandenen Pflugscharanker anfreunden. Ein Bügelanker mußte her. Leider ließ der sich nicht vernünftig in der vorhanden Ankeraufnahme unterbringen. Also eine neue Ankeraufnahme und eine neue zusätzliche Ankerwinsch. Letztere wurde aus Gewichts- und Kostengründen verworfen. Also nur die Aufnahme, und diese so gestalten, dass sie mit der vorhanden Winsch funktioniert. So was macht man natürlich wegen der Schweißarbeiten in der Halle bei liegendem Mast. Alles fertig, Schiff raus der Halle, Mast stellen und Kette samt Anker an Bord winschen. Rums. Der Anker ist mit der Trommel der Rollanlage kollidiert. So eng ist es hier? Mist, daran hat natürlich keiner gedacht. Egal. Den Sommer über wird so gesegelt, improvisiert und gewürgt, im nächsten Winter läßt sich das regeln. Mit einem befreundeten Schiffsausrüster gehen wir zur Sache: Die Trommel wird durch ein Distanzstück höher gesetzt. Also: Rollanlage abnehmen, Aluhülsen kürzen, Vorstag kürzen, neue Preßhülse für das obere Augterminal aufpressen. Geht alles ganz schnell, alles wunderbar. Wieso liegen hier noch Teile rum? Tja leider haben wir vor dem Aufpressen des Augterminals vergessen, daß noch eine Führungshülse und ein Abschlußelement aufzusetzen waren, die nicht über den Augterminal passen. Wieder ein Eintrag in der Liste Lehrgeld: Niemals unter Zeitdruck arbeiten.

Ermunterung: TO

5. Die ersten Begrüßungsworte sind gefallen. Herr Luetgebrüne kommt zur Sache. „Ich bitte diejenigen, die schon einmal um Kap Horn gesegelt sind, sich zu erheben“. Von uns ausgesehen hinten links in der Ecke erheben sich acht, neun Personen. „Und jetzt mögen die Mitglieder aufstehen, die bereits um die Welt gesegelt sind.“ Etwa 30

bis 35 der Anwesenden erheben sich. „Ich bitte nun die Anwesenden, die bereits eine Atlantikquerung hinter sich gebracht haben, sich zu erheben.“ Uns scheint, dass sich nun der halbe Saal erhebt. Wir befinden uns auf dem Jahrestreffen von Trans-Ocean in Cuxhaven und kommen uns plötzlich ganz klein vor. Hier sind die Maßstäbe im wahrsten Sinne des Wortes verrückt. Was für uns außergewöhnlich ist, scheint für die meisten hier normal zu sein. Der Tischnachbar, wir befinden uns eher an einem Katzentisch, so kommt es uns jedenfalls vor, raunt uns zu: „In drei Jahren stehen wir auch da oben auf der Empore.“ Auch er plant mit seiner Frau eine Weltumseglung.
Wir finden Kontakte zu Gleichgesinnten. Einige planen Ihre Langfahrten, wieder andere haben sie gerade hinter sich. Viele Fragen und viel Austausch. Am besten der Kommentar zum Thema Verständnis der Eltern. Im richtigen Ruhrgebietsslang: „Also, bei mir war das so: Muddi, wir wollen um die Welt segeln.“ „Gute Idee, mein Junge, aber das mach man erst, wenn ich im Grab liege.“ „In Ordnung Muddi, Du kennst ja unseren Zeitplan, dann sieh man zu, dass de rechtzeitich rein kommst.“ Muddi hat jedenfalls die dreijährige Abwesenheit Ihres Sohnes überlebt.

Vorbereitungen

6. Die letzten Monate. Noch 141 Tage bis zum Starttermin. Haben uns zwei Maßbänder gekauft, die wir jetzt jeden Tag um einen Zentimeter abschnipseln können. Wir brauchen zwei, da wir getrennt wohnen. Erst wollte ich mein Maßband im Büro aufhängen, aber das habe ich doch lieber gelassen. Die Motivation der Mitarbeiter würde sicher arg leiden, wenn ihr Chef jeden Tag demonstrativ den geplanten Langzeiturlaub zur Schau stellt. Unsere beruflichen Verpflichtungen laufen allmählich aus, aber keinesfalls gemütlich, im Gegenteil, die Arbeitslast steigt die letzten Tage noch, um die notwendigen Übergaben von Arbeit und Projekten vernünftig hinzukriegen. Gleichzeitig gewinnen die Vorbereitungen zunehmend an Bedeutung. Versicherungen und Mitgliedschaften kündigen, neue abschließen. Listen wichtiger Utensilien und Besorgungen aufstellen. Preisvergleiche anstellen. Wichtiges von Unwichtigem trennen. Die eine oder andere Fortbildung machen. Und mehr und mehr am Boot werkeln. Frontscheiben noch mal neu abdichten. Diverse Lackierarbeiten. Radar, Dieselofen und Wassermacher nachrüsten. Windgenerator installieren, ganz wichtig. Gasinstallation teilweise erneuern. Alten Herd ersetzen, Rettungsinsel und -westen warten lassen, und und und.

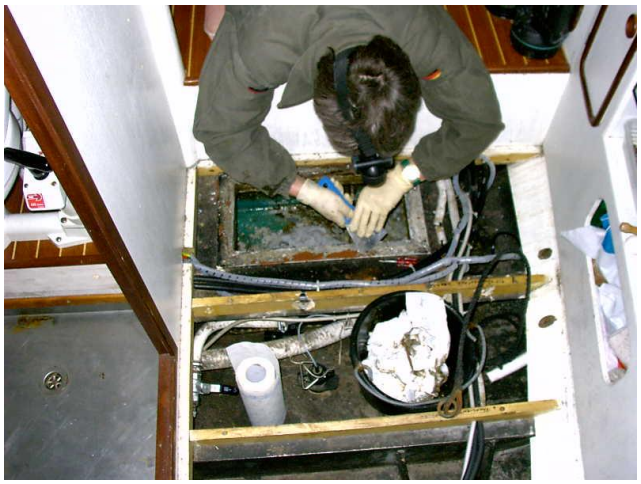
Trost spenden uns die Erfahrungen neu gewonnener Bekanntschaften, denen es auch nicht besser geht. Erstaunlich wie man plötzlich lauter neue, angehende Langfahrtsegler kennen lernt, die kurz vor dem Absprung stehen.

Die gesundheitliche Vorbeugung ist eigentlich einfach, ein paar zeitlich gestaffelte Impfungen und fertig. Gedanken mache ich mir über etwas anderes. Seit einigen Wochen quälen mich nächtliche Schmerzen in der Nierengegend. Kann mich manchmal kaum im Bett umdrehen und das Aufstehen fällt noch schwerer. Irgendwann treten zusätzliche Stiche in der Seite auf. Habe ich nicht kürzlich gelesen, daß man auf dem Atlantik zum Beispiel an Harnverhaltung verrecken kann? Viel Stoff zum Nachdenken. Also vielleicht doch zum Arzt. Erst mal zum Orthopäden, könnte ja auch an meinem gebrochenem Steißbein liegen. Ergebnis: „Wirbelsäule leicht gekrümmt, nicht der Rede Wert, Bandscheiben in Ordnung, kein Leistenbruch, Muskulatur in Ordnung, sie könnten allerdings etwas Sport treiben. (Wann denn, bitte?) Aus orthopädischer Sicht sind sie ein kerngesunder Mann. Aber sie sollten doch besser mal zum Urologen gehen.“ „Blut und Urin in Ordnung. Auf dem Röntgenbild auch alles in Ordnung, Ihre Wirbelsäule ist etwas gekrümmt, das könnte auf Ihrer linken Seite zu Schmerzen führen (mir tut’s aber rechts weh), etwas Nierengries, Harnleiter frei. Also, sie können ohne Sorgen zu Ihrer Weltumseglung starten.“ Und weshalb bin ich nur mit Mühen und unter Schmerzen vom Röntgentisch wieder runter gekommen?

Vorbereitungen - II

7. Es ist so weit. Ein Zurück gibt es nicht mehr. Am heutigen Samstag schlägt die Stunde der Wahrheit. Die Vorstellung von der Weltumseglung ist für viele Zeitgenossen ja sehr verklärt. Träume von paradiesischen Inseln mit blendenden Sandstränden, freundlichen Menschen, Vorstellungen vom leicht schwankenden Schiff, auf dessen Teakdeck sich hinreißende Frauen in der Sonne räkeln, einen tropischen Drink in der Hand, nun, hier die wirkliche und echte Wahrheit:

Weltumseglung heißt vor allem eins: Arbeit, unangenehme Überraschungen, und kein Weg führt daran vorbei. Selbst vor der Reise nicht. Heute, am 115. Tag vor dem Start muß es sein: Der Fäkalientank muß geöffnet werden. Seit dem Bau des Schiffes, also vermutlich seit 12 Jahren das erste Mal. Mir ist schlecht, wenn ich schon daran denke. Anke ist da mannhafter. Gemeinsam lösen wir die Schrauben. Die letzten, die wir bisher noch nicht persönlich kannten, und hebeln dann vorsichtig den Deckel vom Inspektionsluk. Überraschung: Der Tank ist nahezu voll! Sollte eigentlich entleert sein. Wieso das?
Mit dem Ösfass wird erst mal der Inhalt in einen Eimer gelenzt, der Eimer dann von Bord getragen, schließlich steht das Boot hoch aufgebockt in einer Halle, und ab zum Clubhaus marschiert, Eimer in die Toilette entleeren. Bestimmt zwanzig mal. „Scheiße, meine Hose! Meine Schuhe!“ Bin leider mit dem vollen Eimer beim Übersteigen an der Reling hängen geblieben. Der halbe Inhalt tropft jetzt von mir und von der Leiter. „Was riecht denn bei Euch so streng?“ Ich wollte, es wäre Nacht.
Dennoch haben wir Glück bei der ganzen Angelegenheit. Nachdem wir bei der Inspektion des Trinkwassertanks eine losgelöste Beschichtung und zahlreiche Fraßspuren an den Aluminiumwänden gefunden hatten, waren wir über den Zustand des F-Tanks sehr besorgt. Erstaunlicherweise ist hier die Beschichtung zwar ebenfalls lose, aber die Aluminiumoberfläche ist praktisch nicht angegriffen. Wir



sind doch sehr erleichtert. Und ein vermutetes Leck können wir auch nicht finden. Die scheinbare Undichtigkeit lag an einem nicht mehr zuverlässig sitzenden Einlaufstutzen. Selbst die Ursache für den gefüllten Zustand läßt sich finden: Die Werft, die uns im letzten Jahre einen neuen Absaugstutzen eingebaut hat, hat ihn zu kurz bemessen. Er endet nicht am Boden des F-Tanks, sondern ziemlich knapp unter dem Deckel. So kann das natürlich nicht funktionieren.
Na, jetzt wird auch dieser Tank erst einmal gründlich gesäubert, abgeschliffen und dann neu beschichtet. Ist diese Arbeit erst einmal getan, ist uns deutlich wohler. Dafür gibt es fünf Tage später auch eine gute Nachricht: Unser neuer Gasherd ist beim Händler eingetroffen. Und mir ist es im zweiten Anlauf gelungen, die Navigationssoftware funktionsfähig auf dem neuen Laptop zu installieren.

Auszug aus meinem unregelmäßigem Tagebuch

29.03.04
Anke hat gestern die undankbare Aufgabe gehabt und hinter sich gebracht, den Fäkalientank auszuschleifen, igitt. Hat wohl vergessen, im Schiff die Schränke zu schließen bzw. die schließbaren Teile zu schließen oder abzuhängen. Ich darf gar nicht dran denken, da wird mir schon schlecht. Ich werde dem ganzen Innenausbau erst mal mit Desinfektionsmittel zu Leibe rücken. (Ich stelle mich da wohl ziemlich an, heiß geschliffener Fäkalstaub ist wahrscheinlich eine ziemlich unkritische organische Masse, aber für meine Seele ist der Akt wohl wichtig.)
Ich habe mich stattdessen bei einem Motorelektrikseminar vergnügt und verstehe nun endlich (hoffentlich), wie man mit einem Multimeter umgeht. Aber es geht alles voran. Habe gerade die Nachricht bekommen, dass mein geliebter Force 10 angekommen ist. Da kann jetzt gleich der Einbau und die Teilerneuerung unserer Gasinstallationen beginnen. Und - Juuhuu - noch zwei Tage, dann arbeite ich nur noch halbtags. Noch mehr Zeit fürs Boot.

Freunde haben mich gefragt, was ich nach der Reise machen will, ein Buch schreiben vielleicht? Hatte ich eigentlich nicht vor, zumindest nicht im klassischen Sinn. Dennoch interessiert mich die Schriftstellerei, aber in anderer Hinsicht, würde gern ein Kochbuch schreiben:
Kochbuch für Weltumsegler, aber nicht so, wie die, die es gibt, mit Staulisten und was weis ich, eher ein Kochbuch, das die Fische berücksichtigt, die man unterwegs fangen kann, oder die Gemüse und Früchte die man auf den einheimischen Märkten findet. Z.B. was macht man mit einer Yamswurzel.
Oder ich würde gern als eine Art psychologischer Roman die Appolonia-Geschichte schreiben. Das Buch von HYMPENDAHL zur Appolonia finde ich grottenschlecht.[1]

Vorbereitungen - III

8. Der Wassermacher hat leider andere Maße, als im Katalog angegeben und paßt nicht an die vorgesehene Stelle. Nach etwas Suche findet sich dann doch ein alternatives Plätzchen. Der neue Ort ist sogar noch besser, da der „Seewasserentsalzer“ dort einfach mit den Spanten verschraubt werden kann und sicher sitzt. „Wie viel Schlauch brauchen wir eigentlich?“ „Na, ich kauf mal sechs bis sieben Meter.“ „Du spinnst wohl, rechne mal richtig nach, das langt nie.“ Na gut, Ankes Einwand ist berechtigt. Ich errechne 16 m und erhöhe sicherheitshalber auf 18. Der Händler gibt mir 19,5 m, praktisch der Rest auf der Rolle. Und siehe da, es hätten auch keine 10 cm weniger sein dürfen. Unter den Bodenbrettern verbergen sich nach drei Tagen Arbeit neben den vorhandenen Kabeln zahlreiche neue Schlauchstränge, die dem Bootseingeweiden ein ganz technisch-organisches Aussehen verleihen.

Auch der neue Herd, Skippers ganzer Stolz, paßt nicht. Hier stimmen die Maße. Nur hat der Skipper leider übersehen, daß zu dem Einbaumaß noch ein paar cm hinzuzuzählen sind, um die erforderliche Schwinghöhe zu erreichen. Glücklicherweise hat unser Ausrüster ein Einsehen und ist bereit den Herd gegen einen anderen umzutauschen. Vielen Dank an Familie Seifert.

Noch 90 Tage bis zum Start, was will bloß alles noch erledigt sein? Letzte Impfungen - Seekarten besorgen - meine Wohnung hat noch keinen Nachmieter gefunden - Ankes Krankenversicherung ist noch nicht geklärt - und wohin mit dem ganzen Mobiliar?

9. Noch sechzig Tage. Der Mast liegt neben dem Schiff. Maststufen sind anzubringen und die Kabelei ist zu prüfen: Zwischen Dampferlicht und Decksbeleuchtung gibt es einen Elektrofips, der unbedingt gefunden werden muss. Neben Mast und Schiff steht (leider) auch der Motor. Eine ungeklärte Leckage ließ uns nicht zur Ruhe kommen. Ist die sogenannte Burgmann-Dichtung am Kurbelwellenausgang undicht? Nicht auszuschließen, wenn man in Betracht zieht, dass unser Getriebe hin ist. Auch so eine unvorhergesehe Ausgabe. Hier könnte ich eine Fußnote über Erfahrungen mit Motoren, Wellen, Lagern und Kupplungen ergänzen. Aber die würde seitenlang.

Dafür ist der Rahmen der „festen Scheibe“ inzwischen fertig und mit Glaseinsätzen versehen. Haben wir natürlich nicht nach Herstellerangaben eingesetzt, weil ich die Anleitung verbaselt hatte. Na gut, ich habe sie zu Hause neben meinem Kopfkissen gefunden. Wollte ich wohl noch mal lesen und habe sie stattdessen aus den Augen verloren. Dafür geht es an anderer Stelle voran. Unsere Siebensachen können wir in der Werkstatthalle eines Freundes unterstellen. Martina organisiert unsere Abschiedsfete und erledigt noch Näharbeiten! Cockpitpersenninge. Bernd, ein Vereinskamerad, unterstützt uns beim Versuch, überflüssiges Material zu verkaufen.

Ankes Eltern sind jetzt unserm Vorhaben gegenüber aufgeschlossener. Wollen uns eine Satellitenfunkanlage finanzieren. Wir wissen nicht so richtig, ob wir das gut finden sollen. Schließlich wollen wir ja gerade mal weit weg von allem. Sie sind auch falsch beraten und gehen von 10.000 EUR aus. Unvorsichtigerweise erwähnen wir, dass es auch günstiger geht. Dann schwenke ich allerdings um. „Du, Klaus, wenn ich es recht überlege, brauchen wir die 10.000 doch.“ „???“ „Na ja, die Anlage ist nicht so teuer,

[1] Tja, den letzten Satz habe ich vor vielen Jahren so dahin geschrieben. Wenige Jahre später lernte ich Klaus Hympendahl im Rahmen meiner Tätigkeit für Trans-Ocean (TO) persönlich kennen. Ich muss sagen, Klaus hat mich mit seiner Persönlichkeit und gerade auch seiner Integrität, mit der er den Versuch startete, den TO mit Hilfe eines runden Tisches aus der Krise zu führen, schwer beeindruckt. (Anm. M.B. 03.01.21)

aber es gehört ja noch etwas Drumherum dazu, und dann kann man für das Restgeld ja noch viele andere schöne Sachen kaufen.“ Ankes Vaters lacht und haut mir sogar auf die Schulter. Zum ersten Mal, seit wir uns kennen. So was. Geschäftssinn wird von seiner Bankerseele wohl besonders honoriert. Dann eine neue Idee: „Ich wollte Euer Vorhaben ja nicht sponsorn, aber wenn Ihr Euch einmal im Monat meldet, gibt es eine Prämie von 200 EUR, zweimal gleich 400 bis hin zu max. 800.“ Jaja, die Banker. Wir erklären, dass wir uns doch mehr als eine Familie verstehen, uns also einfach so melden würden. Aber realistischerweise nicht jede Woche, eher monatlich. Und prompt kommt eine mail: *Gut, gut. Das mit der Prämie war doch keine gute Idee. Wir haben eher an eine Meldung alle zwei Wochen gedacht. Das kann man ja wohl erwarten (wenn man ein Satellitenhandy sponsort).*

Letzte Nachrichten von Norbert und Antje machen uns neidisch. Sie starten mit ihrer ANTJE jetzt schon und wollen von Rostock aus via Limfjord über den Kanal nach Portugal. Zwölf Tage nach ihrer Abschiedsfete erfahren wir, dass sie immer noch in Rostock liegen. Freunde vermuten schon, dass sie vielleicht gar nicht los wollen. Der wahre Grund ist jedoch das Wetter. Ständig kräftige westliche Winde. Dabei hat es vor wenigen Wochen stetig aus Osten geblasen. Aber es wird schon werden. Wir sind gespannt.

10. Wir machen Fortschritte. Die 50-Tage-Marke ist überschritten. Die Maststufen sind angebracht. Die orange Reflexfolie, die unser Schiff auch bei schlechtem Wetter besser erkennbar machen soll ist auf den Mast geklebt. In hübschen Ringeln. Der Motor ist endlich in der Werkstatt – leider hat sich der Verdacht, dass die Kurbelwellendichung ihrer Aufgabe nicht mehr gerecht wurde, bestätigt. Dafür lässt sich die Motorbilge jetzt wenigstens vernünftig reinigen. Richtiger Schweinkram. Einer unserer Vorbesitzer hat nämlich überflüssigerweise den ganzen Rumpf innen mit Unterbodenschutz ausgespritzt. Der löst sich leider unter Diesel- und Öleinfluss, so dass im Motorenbereich alle Alubleche von einer zähen Schmiere bedeckt sind, die sich nur mühsam entfernen lässt.

„Unser“ Weser Yacht Club nimmt an unserem Vorhaben zunehmend Anteil. Wer hätte gedacht, dass wir Vereinsmuffel noch mal die Vorzüge eines Vereins würdigen würden. Bernd und Mecki bieten sich an, unsere überflüssigen Ausrüstungsgegenstände zu verkaufen. Sie messen sogar die alten Segel noch mal aus. Außerdem erfahren wir, dass Hans-Georg Tafel Tropenarzt ist und auf der CAP ANAMUR gearbeitet hat. Er will unsere Bordapotheke zusammenstellen. Wer hätte gedacht, dass wir solch illustre und wertvolle Vereinskameraden haben? Die Mieterin von Ankes Wohnung stellt einen Kontakt zu mare Radio her. Werden wir etwa noch zu Radiostars? Andererseits beunruhigt uns der beginnende Rummel. Wir sollen den Verein keinesfalls klammheimlich verlassen. Ob wir etwas gegen Presse hätten. Unser Vorhaben wäre doch eine prima Werbung für den Verein. ...

11. Bin sauer. Versuche seit einer Woche mit meinem Laptop per T-Online ins Internet zu kommen. Mistverein. Jetzt hat es endlich geklappt, und was ist, offenbar hab ich mir bereits bei der Anmeldung einen Virus eingefangen. Jedenfalls steigt der Rechner bei Nutzung des Internets gleich wieder aus. Als ich drin war, haben wir natürlich erst mal geschaut, was unsere Weltumseglerkollegen so machen. Dann wollte Anke nach einem Wetterempfänger bzw. Provider schauen. Just da gingen die Probleme los. (Wahrscheinlich stürzt die Mistkiste gleich wieder ab.) Und ich will stattdessen, das ist der eigentliche Grund für meine Internetaktivitäten, die Nautical Tools laden: Tidenkalender und viele weitere Hilfsprogramme, wie mir ein Freund berichtet hat. Nach meinem Zornesausbruche eben ist Anke erst mal nach unten gegangen. Hoffe, sie ist nicht zu beleidigt. Na, wird sich alles wieder richten.

12. Heute hatten wir unser erstes Interview. Wir sollen nämlich ins Radio kommen, wahrscheinlich als eine Art Serienbeitrag im Mare-Radio. Leider gabs gleich ein Malheur: nach den ersten flotten Minuten stellte Frau Krämer, die Interviewerin fest, dass Ihr Aufnahmegerät nicht aufgenommen hatte. Son Schiet. Beim zweiten Anlauf waren wir alle holpriger, da in den Gedanken die ersten Antworten rumkreisten und man sich gleichzeitig auf die nächsten, jetzt schon bekannten Fragen hinorientierte.

Eine interessante Erfahrung. Da merkt man erst, welche eine Kunst die Schauspielerei ist.
Die Fragen der Frau Krämer haben mich im Nachhinein sehr beschäftigt. Z. B.: „Wer solch eine Reise plant, muß ja eine besondere Beziehung zum Meer haben.“ „Nö. Eigentlich nicht.“ (So eine Antwort kann man ausgerechnet Mare-Radio nicht geben. Oder etwa doch? Aber ehrlich gesagt: Ich bin genauso gern im Hochgebirge oder in einer Wüste, wie auf dem Meer. Das Meer ist für mich kein mystischer Ort, der mich auf eine geheimnisvolle Weise fasziniert. Ich habe zwar schon immer gern auf das „Meer“ geschaut, aber lieber noch in kleinen Häfen. Dort hätte ich als Kind schon stundenlang einfach nur schauen können. „Was für Erwartungen wir mit einer Reise auf dem Meer verbinden?“ „Das Kennenlernen von Ländern und Leuten.“ Hm. Das Meer wieder nur untergeordnet? „Was unterscheidet die Reise mit einem Segelboot von Ihren früheren, z. B. mit dem Motorrad?“ „Grundsätzlich eigentlich nichts. Die Reise mit dem Boot ist für mich im Grunde die Fortsetzung der Motorradreisen mit lediglich einem anderen Mittel und auf einem anderen Medium. Es gibt natürlich schon Unterschiede. Bestimmte Orte lassen sich mit einem Motorrad oder anderen Mitteln nicht erreichen, sondern nur mit einem Boot. Und einen Unterschied gibt es sicher noch: mit dem Boot hat man ein klares Zuhause im Gepäck. Das ist bei anderen Reisen, bei denen man sich in ein Zelt oder Herbergsunterkünfte zurückzieht, natürlich weit weniger ausgeprägt.“
Mit dem Nachdenken über dieses erste Interview sind für mich viele Fragen aufgetaucht. Und keine einfachen Antworten. Ich neige zu einfachen Antworten, aber wenn ich die Gedanken erstmal spielen lasse, verschiebt sich vieles, und die Antworten werden lebendig und beweglich. Und schnell verliert sich die Klarheit. Was ich nicht bedaure. Im Gegenteil: Der Kopf öffnet sich für Neues, für vielfältige Antworten und für den Reichtum unterschiedlicher Blickwinkel und Wahrnehmungen. Und in dem Moment, in dem ich dies schreibe entwickelt sich in mir eine Zuversicht und ganz sanfte Freude auf das Kommende und vielleicht ahne ich jetzt den Sinn der Reise: Mich zu öffnen. Ich freu mich.

13. Die Dreizehn. Diese von Aberglauben belastete Zahl. Ich ziehe um, besser aus. Habe mich total verschätzt. „Mausi, es ist nicht das erste Mal, dass ich umziehe. Habe schließlich langjährige Erfahrung. Mehr als ein Tag Vorbereitung brauche ich nicht.“ Von wegen. Meine achtzigjährige Wohnungsnachbarin: „Bei einem Umzug sieht man erst, wie wohlhabend man ist.“ Wie wahr, wie wahr. Vor allem, als ich einzog besaß ich einen Bauernschrank, und sonst fast gar nichts. Und jetzt: Regale sind zu zerlegen, Schränke abzubauen. Und so weiter. Vor allem die Schrauberei und Zerlegerei habe ich unterschätzt. Rufe abends Anke an, in Panik, „ich schaffe es nicht. Ich kriege höchstens die Hälfte mit.“ Wir wohnen bisher getrennt, so heißt es zwei Haushalte auflösen. Am Tag des Transportes entwickle ich Händlerqualitäten. Besonderheit: bei mir gibt es alles umsonst. „Carsten, das Jacket habe ich nie getragen, Wolle und Cashmere. Gibt´s nur ganz selten. Passt Dir bestimmt. Gefällst Dir? Kannst Du haben. Einpacken, mitnehmen.“ „Das Schränkchen brauche ich nicht mehr. Für den Keller? Klar, Dirk, nimm mit. Gleich einpacken.“
Tatsächlich klappt es nicht vollständig. Ein paar Sachen bleiben zurück oder unerledigt. Ich muss noch mindestens zweimal in meiner alten Wohnung weiter räumen. Zu allem Überfluss vergesse ich bei meiner Abfahrt meinen Laptop, meinen Aktenkoffer und den Umzugskarton mit den Ordnern, die immer greifbar sein sollen. So ein Mist. Bin die nächsten Tage bis zur Rückkehr von Bremen aufgeschmissen. Und das jetzt, wo es doch allmählich eng wird.

Da beunruhigt es mich gar nicht mehr, dass die Dämpferkupplung für den Motor offensichtlich nicht passt und eine andere bestellt werden muss. Bin gespannt, wann der Motor endlich wieder im Boot ist. Anke darf ich davon gar nicht kommen, dann explodiert sie. Der Motor ist für sie ein rotes Tuch. Ich bin dagegen auf dem Fatalismus-Trip. Nicht aufregen, sehen und wenn möglich ruhig handeln oder alles ertragen wie es ist.

Unser Verein entwickelt ungeahnte Eigendynamik. Ein Abschiedskorso der Clubmitglieder wird geplant. Wir sollen von diversen, natürlich festlich geschmückten Clubschiffen aus dem Bremerhavener Gewässern begleitet werden. Vorher soll bei unserem Auslaufen aus Lemwerder – hier liegt unser Vereinshafen – eine offizielle

Verabschiedung mit Presse und Bürgermeister stattfinden. Und dann wird versucht, dass Fernsehen zu rufen. Uns ist das alles gar nicht lieb. Wir setzen uns schon selbst genug unter Druck. Unsere eigene Abschiedsfete entwickelt auch immer mehr Eigendynamik. Mehr Zusagen als erwartet und der Wunsch unserer Cheforganisatorin Martina, die ultimative Fete zum Abhotten zu organisieren, zeigen Wirkung. Wir brauchen ein Festzelt mit Boden, besser zwei, die Musikanlage dürfte auch ruhig etwas größer sein. Und und und. Ich fall bestimmt bald tot um. Habe eh schon zwei bis dreimal täglich kräftiges Nasenbluten. Wer ist eigentlich auf die dusslige Idee einer Farewell-Party gekommen? Ich war das doch bestimmt nicht.

14. Zu allem Überfluss quält mich ständig ein Nasenbluten. Heute, noch 20 Tage vor dem offiziellen Abreisetermin, war ich endlich beim Arzt. Nichts Schlimmes aber lästig. Das Sitzen im Wartezimmer kostet wertvolle Zeit. Na, wird ja alles noch spannend. Wir machen uns schon mal mit dem Gedanken vertraut, dass sich die Abreise auch um eine Woche verschieben kann. Dafür wird unser Boot immer hübscher, siehe Foto. Der Unterwasseranstrich ist aufgebracht. Man kann das blaue Abklebeband noch erkennen, und unser Schriftzug auf grauem Design sieht doch klasse aus, oder? Und dass der Rumpf noch poliert werden müsste ist auf dem Foto gar nicht zu sehen. Wie schön, wenn die Wirklichkeit auch schon so weit wäre. Aber was hilft das Jammern. Einfach immer das nächste Tun, dann wird es schon werden. Seit heute haben wir auch schon die Seekarten. Ein fetter Karton, und schwer! Unsere Wasserlinie ist bestimmt zu niedrig angesetzt. Aber das geht wohl allen so, die ähnliche Touren vorhaben.

15. Sonntag, der 04.07. Griechenland hat die EM gewonnen. Mit Otto Rehagel. Das lenkt uns ein wenig von unserem Startstress ab. Vor zwei Tagen ist der geplante Starttermin endgültig geplatzt. Der Motor war endlich wieder im Boot, wir sogar ganz stolz auf unser Taljen- und Kettenzugsystem, mit dem wir den Motor gekonnt an seinen Ort bugsiert hatten, als ich leider feststellen musste (Freitag Abend natürlich), dass das Getriebe nicht in die Mitnehmeröffnung der Dämpferkupplung fasste. Kleiner Einbaufehler bei unserer neuen Kupplung. Frühestens am Montag lässt sich das richten.
Immerhin ist der Mast wieder auf das Boot gehievt. Wenn alles klar geht sollten wir wenigstens Mittwoch im Wasser sein. Die Farewell-Party findet in jedem Fall am kommenden Samstag statt, aber unseren Start verschieben wir besser um eine Woche, auch wenn einige unserer Vereinskameraden schon einen Abschiedskorso am 11.07. verabredet haben. Aber da sind uns unsere schon arg gestressten Nerven

wichtiger. Überhaupt, was würden wir ohne Martina machen, die uns jetzt, da wir unsere Haushalte aufgelöst haben, ihre Wohnung zur Verfügung gestellt hat?
Und ohne Frank und Petra, die uns tatkräftig unterstützen und unseren ganzen Hausrat einlagern.
Zum Trost erfahren wir, dass unsere Weltumseglerkollegen Antje und Norbert, die im Mai von Rostock aus gestartet sind und mittlerweile in Portugal sei wollten, noch im Limfjord rumdümpeln und auf ein Wetterfenster für ihren Schlag über die Nordsee warten. Bis jetzt war es ja wahrlich kein gutes Seglerjahr. Aber das Wetter wird schon besser werden. Spätestens wenn wir starten. Ist doch klar!

16. Nervender Tag. Nachmittags kommt der Anruf, dass ich die neugedrehte Basisplatte für die Dämpferkupplung holen kann. Bis 16:00 Uhr. Bleibe fast im Stau stecken, schaffe es aber dann doch noch rechtzeitig. Jetzt brauche ich noch dringend M8 Inbusschrauben von mind. 60 mm Länge. Woher nehmen? Nach wilder Fahrt finde ich vier der benötigten sechs Schrauben bei einem VW-Händler. Besser als nichts. Damit kann ich zumindest einmal alles zusammen bauen und schauen, ob alles passt. Zwischendurch bekomme ich immer wieder Panikanfälle, aber schließlich passt doch alles zusammen. Zur Belohnung gehen wir am mittlerweile späten Abend essen. Japanisch. Im Vorgriff auf den in der Zukunft erwarteten reichlichen Fischfang.

17. Was für Tage! Ich kann gar nicht alles erzählen. Rödeln, machen und tun von morgens bis abends. Am Mittwoch dem 07.07. am Abend endlich alles mit dem Motor klar gekriegt – eine Geschichte für sich – eingebaut, alles angeschlossen, und dann springt das Mistding partout nicht an. Gebe für diesen Tag auf. Am nächsten Morgen entlüfte ich alles was man an dem Motor entlüften kann. Ohne Erfolg. Telefoniere mit der Werkstatt, die den Motor überarbeitet hat. Dann ruft Frank, unser Schiffselektriker uns an und vermutet, dass er wahrscheinlich ein Kabel falsch angeschlossen hat. Das Kabel, das die Glühkerzen mit Strom versorgt hat er wahrscheinlich auf Masse gelegt. Der Motor glüht nicht vor. Kabel anders angeschlossen, und schon springt er an, als wäre nie was gewesen. Wie ein Helgoländer Mechaniker sagte: Ohne Mampf kein Kampf.

Am späten Nachmittag (immer noch Donnerstag) schließlich bringen wir das Boot über den Slip des WYC in sein Element. Anders als üblich, bleibe ich beim Slippen an Bord. Mitten auf der Rampe und auf dem Weg ins Wasser fragt mich Katrin Krämer, die Journalistin von Radio Bremen, was ich gerade fühle. Blöde Frage. Bin nur konzentriert. Kann keine gefühlsechte Antwort geben. Gleich weiter zum Mastenkran, um den Mast zu stellen. Leider zieht gerade ein Gewitter auf. Niemand ist mehr bereit, auf den Kran zu steigen. Schließlich ist er aus Metall und der höchste Punkt im Hafen, und die Aussicht, als Grillhähnchen zu enden lockt niemand. Also steige ich hinauf. Von dort oben sieht das Gewitter allerdings noch viel bedrohlicher aus. Wir brechen die Geschichte doch lieber ab. Ich bin darüber nicht unglücklich, da ich insgesamt kein gutes Gefühl habe. Zu schnell geht etwas schief, zumal unsere Helfer durch die Bank keine Erfahrung mit solchen Dingen haben.

Am nächsten Freitag stellen wie bei auflaufender Tide und deshalb leider spät abends den Mast. Alles geht in Ruhe und reibungslos. Samstag morgen werden Wanten und Stage durchgesetzt, der Mast ordentlich ausgerichtet, und das Boot beladen. 5 Boote, unsere Clubeskorte warten auf uns. Gegen 11:00 Uhr werden die Skipper auffallend ungeduldig und schließlich setzen sie sich in Marsch, solange es die Tide noch zulässt. Wir starten mit viel Glück zum letztmöglichen Zeitpunkt, den uns die Tide lässt. So schaffen wir es doch noch, unsere Farewell-Party auf eigenem Kiel zu erreichen. Kurz vor Bremerhaven haben wir sogar die Eskorte eingeholt. Und das Schleusenmanöver an der Doppelschleuse klappt, als wären wir erst gestern gesegelt. Trotzdem sind wir beim Eintreffen in der Marina Kuhlmann völlig fertig und würden die Party am liebsten canceln. Ganz nebenbei bemerken wir, dass wir die Grillkohle in Ankes Auto in Lemwerder vergessen haben und dass der Verstärker für die Musikanlage offenbar von niemandem mitgebracht wurde. Na, wenn weiter nichts ist. Schließlich regelt sich aber alles und es wird noch eine nette Fete.

Am nächsten Morgen kommen Clubkameraden vorbei, um uns zum Abschied einen Atlantikführer zu schenken. Wir sind doch berührt. Sind es doch die Kameraden, mit

denen wir in der Regel weniger zu tun haben, während die Stegnachbarn und engeren Freunde durch Abwesenheit glänzen. Aber es fällt doch auf, dass die meisten Glückwünsche für die Zukunft von Herzen kommen. Thomas, mein „Lehrmeister“, ein mittlerweile älterer Herr, mit dem ich meine ersten Chartertörns gesegelt bin, und mit dem ich vor Jahren die „Jungfernfahrt“ mit unserer *JUST DO IT* bestritten habe, verdrückt doch eine heimliche Träne. Und Herbert, sein bester Freund, ist nicht minder gerührt. Auch die Schwiegereltern von Ankes Schwester sind da, um uns zu verabschieden, während merkwürdigerweise unsere Eltern es bevorzugen, an der Farewell-Party nicht teilzunehmen.

Wieder in Lemwerder geht es weiter mit der Plackerei, aber wir versuchen, den Druck zu mindern, indem wir uns nicht auf einen konkreten Abfahrtermin festlegen. Als erstes werden die ganzen Undichtigkeiten an Schläuchen und Tankdeckeln beseitigt. Dann mit viel Gestank der Dieselofen in Betrieb genommen. Erst will er nicht brennen, und dann bullert er dermaßen los, daß wir es mit der Angst zu tun bekommen und schon mal den Feuerlöscher bereit halten. Ich rufe den Lieferanten an. „Ist das der Ofen, der da so einen Krach macht? Na, das klingt doch sehr bedenklich. Ist wahrscheinlich aber in 5 Minuten vorbei. Ruf mich doch in einer halben Stunde mal an und sag bescheid, was der Ofen so macht, falls Ihr nicht abgebrannt seid.“ Diese Art von Humor beruhigt uns ungemein.

18. Ganz allmählich wird die Hektik zur Routine. Vorsichtshalber haben wir uns jetzt keinen konkreten Abfahrtstermin gesetzt, obwohl wir natürlich wissen, dass wir die Biskaya nicht zu spät queren dürfen. Aber wir wollen vermeiden, dass wir völlig fertig auf die Reise gehen, und womöglich gleich am Anfang „Schiffbruch“ erleiden.

Gestern fiel uns auf, wie viele Menschen auf unser Vorhaben reagieren. In Lemwerder sprach Anke die Frau in der Reinigung an und war ganz begeistert. Auch die Clubkameraden kommen ständig und beglückwünschen uns, bewundern unseren Mut - wir kommen uns gar nicht mutig vor, sondern fragen uns, ob wir unserem Vorhaben überhaupt gewachsen sind – oder bieten ihre Unterstützung an.

In englischen Büchern steht anfangs meist eine freundliche und umfangreiche Danksagung. Wir wollen diesen Brauch aufnehmen. Hier also unsere Danksagung:
Martina Wernick, Kommilitonen und Sandkastenfreundin von Anke, die uns mit Tatkraft unterstützte, und ohne die unsere Farewell-Party nicht möglich gewesen wäre. Ganz besonderer Dank an **Frank Schürenstedt** und **Petra Joosten**, die uns einen Hallenplatz zur Einlagerung unserer Möbel und sonstigen Haufen anboten, und uns bei Umzug, Vorbereitung desselben, Prüfung der Elektrik und in vielen anderen Dingen kräftig halfen und während unserer Reise die Hausverwaltung übernehmen. Ganz besonders zu erwähnen: die Grundversorgung mit Gummi-Bärchen und ähnlichen Untieren für die ersten 6 Monate der Reise. **Carsten und Andrea Imm**, die bei der Auflösung meiner Wohnung mithalfen, und die während der Reise unsere Finanzverwaltung bestreiten und unsere Postzentrale sind. **Kerstin Scheid** und **Julia Hunfeld**, die mit dem schnellen Einkauf von Grillbriketts unsere Fete vor dem Hungertod bewahrten, und **Cordula und Jürgen Zeppenfeld**, die mit ihrem Ersatz-Verstärker die musikalische Seite retteten. **Bernd Kleefisch** und **Mecki Thiepe**, die sich um den Verkauf überflüssiger Dinge kümmerten, die Presse und den Club-Abschiedskorso organisierten und mit dem kleinsten Schiff der Eskorte den Rücktransport des gewaltigen Grills übernahmen. Den **Club-Vorstand des WYC**, der uns mit Sekt und Häppchen so wohlmeinend verabschiedete, und das, obwohl wir gerade vorher gegessen hatten. **Erich Prößler**, der uns mit diversen Kettenzügen bei Mast- und Motoroperationen unterstützte und JUST DO IT schließlich wohlbehalten ins Wasser slippte, und ohne dessen Grill die Fete vegetarisch geblieben wäre. Herzlichen Dank an alle Clubmitglieder, die uns beim Heben und Abbergen des Mastes, beim Slippen und schließlich beim Maststellen geholfen haben. Ganz herzlichen Dank an **Dirk Poggensee-Roweck** (und der Toleranz seiner Frau), der bereit war, in meine Firma einzusteigen, und den Laden in der Zeit der Reise allein zu schmeißen und außerdem den Vormittag seines Hochzeitstags opferte, um ebenfalls bei meiner Wohnungsauflösung zu helfen.

19. Packen und Stauen. Packen und Stauen. Einkaufen, Papierkrieg, Ärger mit einer Bank, Packen und Stauen. Wir hätten nicht gedacht, daß unser Vorhaben mit einem derartigen Aufwand verbunden ist. Und die Zeit läuft uns davon. Unsere Freunde von der ANTJE, die seit Wochen im Limfjord festhingen, haben nach einem bewundernswerten Törn am vergangen Sonntag Falmouth erreicht. Die BREAKPOINT ist jetzt doch in Schottland angekommen, und die LUNA, die am Tag der von uns ursprünglich vorgesehenen Abfahrt startete, befindet sich mittlerweile in Den Helder. Wir haben das Gefühl, allen hinterherhinken zu müssen.

20. (Mi., 23.07.04) Morgen soll es losgehen. Morgen sollte es losgehen. Aber am gestrigen Abend verspürte Anke leichte Zahnschmerzen und spekulierte auf eine Wurzelentzündung. Die Schmerzen waren heute morgen leider nicht verschwunden, also stand ein Zahnarztbesuch an. Der gute Doktor fand leider tatsächlich die befürchtete Wurzelentzündung. Immerhin organisierte er die Möglichkeit einer sofortigen Wurzelresektion im Diako-Krankenhaus in Bremen. Der Tagesplan war damit natürlich über den Haufen geschmissen und uns wurden bzw. werden zwei, drei durchaus verdiente, aber überhaupt nicht angestrebte Ruhetage aufgezwungen. Glücklicherweise verläuft die OP unproblematisch und Anke kommt in halbwegs guter Verfassung wieder zurück. Meine linke Backe ziepst auch schon so verdächtig. Hätte ich mich vielleicht gleiche daneben legen sollen, im OP? Hilfe!!!

24.07.04.
Lemwerder - Bremerhaven
27,3 sm (27,3 sm)

19. Wir verlassen Lemwerder. Vergessen in der Eile – es wir schon wieder später als vorgesehen – uns im Clubliegeplatzbuch auszutragen. Manuela und ihr Mann von der ANDANTE stehen am „Arme-Leute-Steg“ und winken uns noch lange nach. Der Wind kommt leider aus NW, das bedeutet motoren, oder nicht in Bremerhaven ankommen. Beim Strandcafe in Farge geht mir zum erstenmal an diesem Tag die Erkenntnis durch den Kopf: „Das wirst Du die nächsten dreieinhalb Jahre wohl nicht mehr sehen.“ Beim Kernkraftwerk holen wir die NUSE ein. Hans-Georg Tafel, unser medizinischer Gönner und Schutzengel und sein Freund Wölfi sind auch auf dem Weg nach Bremerhaven. Gegenseitige Fotosession.

Wir übernachten in der Nordsee-Marina. Hans-Georg und Wölfi geben uns mit der NUSE einen Lift zum Fischereihafen. Gemeinsamer Besuch beim Japaner. Der Koch im umgebauten Eisenbahnwaggon ist unserer Lieblingsjapaner. Zum Abschluß begehen wir einen gemütlichen Abend bei Wein und Kerzenschein an Bord der NUSE. Hans-Georg erzählt aus seiner Zeit auf der CAP ANAMUR und in Kambodscha und Afrika, Wölfi Schoten aus seiner Studentenzeit.

20. (So. 25.08.04.) Wir warten auf Petra und Frank, die aus Wangerooge kommen wollen. Frank soll den Masseschluß finden, der uns seit einigen Tagen beunruhigt, und dem wir nicht auf die Spur gekommen sind. Leider halten sie die Seegangsverhältnisse auf. Ihr Versuch, durchzustarten endete mit kollektiver Seekrankheit. So entschließen wir uns, statt zu warten nach Wangerooge zu fahren. Abends besuchen wir noch einmal unseren Japaner. Heute haben wir auch Zeit für ein Schwätzchen mit der Wirtin. Sie ist von unserem Vorhaben angetan und schenkt

uns eine Großverbraucherpackung Gerstentee. „Sehr gesund.“ Nebenbei schildert sie uns, dass ihr Mann lange Jahre als Schiffskoch zur See gefahren ist. Er lässt es sich auch nicht nehmen, uns zum Abschied persönlich alles Gute zu wünschen.

26.07.04.
Bremerhaven - Wangerooge
46,4 sm (73,7 sm)
Wind: NW 2, später NW 4

21. Beim Zahlen unserer Liegegebühren drückt Kuhlmann senior uns beide Daumen. Die Schleusung aus dem Fischereihafen klappt leider nicht wie erhofft. Die Tore schließen sich bereits, als sich ein Taucherboot bei der Schleuse anmeldet. Klar, dass die Tore wieder geöffnet werden, damit TAUCHER K auch noch mit kann. Schon läuft uns die Zeit, und damit vor allem die Tide wieder weg und der Wind kommt leider den größten Teil der Weser von vorn. Also wird motort. Je weiter wir uns der Nordsee nähern, desto rauer werden die Verhältnisse, und der Wind nimmt auch etwas zu. Schließlich fahren wir uns so oft in der Welle fest, daß der Zeitpunkt gekommen ist, auf den Motor zu verzichten und zu kreuzen. Das ist auch nicht schneller, aber bedeutend ruhiger und angenehmer.

Hinter uns versinkt der Containerterminal von Bremerhaven in einer dunklen Regenflage. Ich mache schnell ein paar Fotos. „Das lassen wir jetzt für ein paar Jahre hinter uns“ ist mein Gedanke. Vor uns scheint die Sonne!
Vor Wangerooge große Irritation. Alles so flach hier. Der angepeilte Weg wird bei Wassertiefen von weniger als 2,00 m unter dem Kiel zunehmend ungeheuer und wir weichen schleunigst nach Norden aus. Im Hafen erfahren wir später, dass die Fahrwassertonnen vor zwei Wochen verlegt worden sind. Der Weg nach unserer Karte existiert nicht mehr.

Überschwengliche Begrüßung durch Petra, Frank und die Kinder. Frank setzt sich am Abend an unsere Elektrik und findet in fünf Minuten die Ursache: Die Funkantenne im Zusammenhang mit unserem nagelneuen Funkgerät. Alle neuen Geräte sind aus Gründen des Blitzschutzes mit einer Art Massedurchleitung zur Antenne versehen. Das gab es bei unserer alten Funke noch nicht. Tja, und jetzt ist die Antenne im Masttop die Quelle unseres Ärgernisses. Das Ganze ist nicht weiter tragisch, die Antenne muß bei Gelegenheit isoliert werden. Anke und ich schauen uns an- diese Ursache hätten wir nie gefunden!
Am Abend taucht auch noch Bernd Kleefisch auf, unser Clubmitglied mit der WINDRUSH. Unser Club eskortiert uns wohl überall hin.

28.07.04.
Wangerooge - Borkum
69,1 sm (142,8 sm)
Wind: N 1-2, später NE 2-3

22. Gestern morgen schien es arg windig und das wollten wir uns nicht antun, und so verkrochen wir uns nach kurzem Rudumblick um 06:30 zum erneuten Rückzug in die Koje und legten einen Hafentag ein.

Heute ist – wie beim Abhören der Wetterprognosen bereits befürchtet – nahezu kein Wind. Das bedeutet Motoren. Ich bin etwas verblüfft, als aus Ankes angekündigten 50 Seemeilen 70 werden. Des Rätsels Lösung: Anke hat mir nur die reine Seestrecke genannt, aber dazu sind noch die Aus- und Einfahrten in die Watten zu rechnen. Dennoch sind wir sehr schnell und ermitteln eine durchschnittliche Fahrt durchs Wasser von etwas über 7 kn. Eine gute Leistung, zumal wir mit sehr verhaltener Drehzahl gefahren sind. Unsere JUST DO IT ist wahrlich keine lahme Ente mehr.

Abends gibt´s Wurstsalat mit der letzten Fleischwurst von unserer Party. Liegen längsseits einer Reinke 13 M WOLFSZEIT, noch im Ausbau begriffen.

23. Der Hafentag tut uns gut. Viel Sonne und Zeit für etwas Muße. Radeln in den Ort, um kleinere Besorgungen zu machen und meine letzten 500-Euro-Scheine zu wechseln. Habe auch Glück beim heimischen Baumarkt. Hier finde ich passende Ersatzkartuschen für die Mischerarmatur im Kloraum. Sie tropft schon seit Beginn unserer Reise, und der Wasserverlust ist schon nicht mehr zu ertragen.

Wir radeln gerade von unserem Ausflug wieder auf das Hafengelände, da sehen wir das unverkennbare Rigg einer Reinke, die im Hafen rumkurvt. Rolf ist gekommen. Rolf und seine THALIA haben wir vor Jahren in Borkum kennen gelernt. Seitdem hatten wir immer wieder Kontakt, allerdings nur telefonisch. Jetzt hat es doch noch geklappt, und wir treffen uns noch einmal persönlich. Rolf ist mit Schwester und zwei Kindern

unterwegs. Das fördert den allgemeinen Badespaß. Auch ich kann mich nicht mehr zurückhalten und jumpe ins Hafenbecken. Plansche bestimmt eine Stunde mit den Kindern, die sich trotz angekündigter Belohnung von einer Tafel Schokolade an einer Strickleiter hängend nicht weiter ins Wasser trauen, als bis zum Bauchnabel. Das gibt natürlich pro Nase höchstens einen Riegel von der Tafel.
Anke macht sich an die erste Wäsche unserer Reise! Sie ziert schließlich hübsch auf zwei Leinen aufgezogen unser Vorschiff. JUST DO IT bekommt so ein richtiges Fahrtensegler-Flair. Abends quatschen wir noch lange bei Rotwein mir Rolf. Anke ist es zeitweise schummrig. Zu viel Sonne? Und das bei diesem Sommer.

30.07.04.
Borkum - Vlieland
90,2 sm (233,0 sm)
Wind: SE 3-4, später E 1-2, noch später über N drehend NW 2

24. Wir motoren nach Engeland. Besser gesagt nach Vlieland. Die angekündigten Idealwinde verlassen uns, kaum dass wir den Hafen verlassen haben. Tagsüber strahlt anfangs die Sonne, doch dann zieht sich der Himmel zu und es wird kühl. Regentropfen! Kaum wärmer und regenfest angezogen ist die Sonne wieder da. Zwischendurch Schlafeinlagen. Und vor allem: ich bekomme Anfälle von Langeweile. Jetzt schon!? Wie soll das erst auf dem Atlantik werden?

Heute unterläuft uns ein kleiner Navigationsfehler. Unsere Seekarten enthalten Angaben zu Strömungsrichtung und –stärke, die wir auch konsequent in unseren Planungen berücksichtigt haben. Aber erst nach einiger Zeit bemerken wir, dass die niederländischen Seekarten Angaben in m/s machen, wir aber in kn gerechnet haben. Die Gegenströmung ist also rund doppelt so stark wie erwartet und erklärt unser langsames Vorankommen. Unsere Ankunft wird also spät werden. Anke kommt schließlich auf die gute Idee, statt nach Terschelling in den Hafen zu gehen, hinter Vlieland zu ankern, wenn dessen Hafen voll ist. Das spart eine Menge Meilen und verspricht recht idyllisch zu werden. Der Hafen ist natürlich voll und ein großes Schild untersagt die Einfahrt. Wir ankern in dem Priel gegenüber der Hafeneinfahrt, etwas abseits des eigentlichen Fahrwassers. Hier gefällt es uns schließlich so gut, dass wir einen Ankertag einlegen.

Nachts weckt uns beim Kentern der Tide die schlurfende Kette. Raus aus dem Bett und Rundumblick. Alles in Ordnung. Noch schnell über Bord gepinkelt. Wahre Feuerkaskaden dort, wo der Strahl das wasser trifft. Meeresleuchten. Am nächsten Tag zweimal in den Mast, um zwischen den Maststufen eine Abweiseleine zu spannen. Soll verhindern, dass sich die Fallen an den Stufen verfangen. Ergebnis allerdings nur von mäßigem Erfolg, wie sich in den nächsten Tagen zeigen wird.

01.08.04.Vlieland – D. Helder
35,7 sm (268,7 sm)
Wind: N 1 bis NE 2
Liegegeld: 2 Tage 30,98 €
Diesel: 196 l, 172,86 €

25. Heute Nacht gab´s wieder nächtliche Einlagen. Wache von einem mörderischen Geräusch auf. Habe das Gefühl das wir etwas oder uns etwas gerammt haben. Draußen nichts zu sehen. Aber dann finden wir die Erklärung: Der Wind hat sich gedreht, und bei schwacher Strömung weiß JUST DO IT nicht, wonach sie sich richten soll. Und so hat sie einfach die eigene Ankerkette überlaufen, die irgendwann mit dem besagen Mördergeräusch an und unter dem Steven durchgerutscht ist. Na dann gute Nacht.

Meine heutige gute Tat: Klobürstenhalter montiert. Ab Mittags: Eiern nach Den Helder. Kaum Wind. Kein Fisch beißt. Bis auf eine kleine Makrele. Muß mich erst wieder an den Fischmord gewöhnen und bitte Anke, das Werk zu vollbringen. Leider gibt’s keine weitere. Wir bangen daher etwas um das Abendessen, aber kaum in Den Helder angelegt, werden uns von einem Stegnachbarn 5 Makrelen angeboten. Er hat zu viele. Auffällig: unsere Makrele ist die größte. (Mein Angelführer bestätigt, dass die Makrelen im Süden kleiner seien als die im Norden.)

Am nächsten Tag löst sich im Lauf des Vormittags das dicht gepackte Bootspäckchen auf. Wir legen uns vorsichtshalber um, um bei dem geplanten frühen Start nicht zu viel Sortierarbeiten zu benötigen. Einkaufstour, hin per Fahrrad, zwei Einkaufswagen füllen, einer lässt sich aufgrund des Gewichts kaum noch kontrolliert bewegen, zurück per Taxi. Noch mal los, Schiffsausrüster suchen.

Den Helder hat ein interessantes Marinemuseum, für das uns leider die Zeit fehlt. Es beherbergt neben dem bereits klassischem Feuerschiff ein Rammschiff aus dem 19. Jahrhundert und die Kopie eines Ostindienfahrers. Der hat es mir besonders angetan, aber die Besichtigung kann ich wohl erst in drei Jahren vornehmen. Vielleicht sollte NBtwo ja auch eine Ostindienfahrerreplik werden?

Am Abend bohre und schraube ich noch am Heckkorb. Mit den neu erworbenen Ösen bastele ich neue Befestigungsaugen für die Umlenkblöcke der Windsteueranlage. Die soll morgen möglichst getestet werden. Sie wurde heute auf „Onkel Heinrich“ getauft. Der elektrische Windpilot soll Knatterheinrich heißen, aber ich finde, dass sein Geräusch eher einem Knötern entspricht. Wie wäre es mit „Knöterich“. Dann könnte der Windgenerator ja „Flatterich“ heißen, obwohl ich ihn bisher „Eumel“ oder „Windeumel“ nenne. Na ja, bei mir eumelt fast alles.

03.08 / 04.08.04.
Den Helder - Dover
208,3 sm (477,0 sm)
Wind: zwischen schwach, NE 2, NE 4, umlaufend und NW2
Liegegeld: 2 Tage 40,80 £

27. Frühes Aufstehen um halb sechs. Anke liebt so was. Zähne putzen. Landkabel los, Festmacher los. Boot von Hand aus der Box manövriert und in die richtige Richtung gedreht. Motor an und los. Kein Wind und Gegenstrom. Was bleibt einem als kräftig gegenan zu dampfen. Immerhin berücksichtigen wir heute die richtigen Strömungswerte. Dennoch sind wir überrascht über die Stärke des Gegenstroms. Später Segel raus bei herrlichem Wetter. Der mäßige Wind ermuntert uns, trotz Schmetterlingsbesegelung, auf dem Vorwind-Kurs den elektrischen Autopilot zu nutzen. Er macht seine Sache gut und steuert mit 2 bis max. 3 Grad Abweichung. Das schaffen wir als Rudergänger niemals, zu schnell lässt die Konzentration nach. Solange die Windrichtung stetig bleibt eine wunderbare Sache. Auf dem Vorwind-Kurs rollen wir die Genua leicht ein und baumen das Schothorn aus, sie steht dann besser. Wir passieren viele Bohrinseln und Ölplattformen. Reger Schiffsverkehr, aber doch nicht so dicht wie vor Helgoland. Sogar einzelne Segler. Schließlich bekommen wir Mut – der Wind hat etwas zugenommen und bläst jetzt raumschots – und probieren die Windsteueranlage. Und trotz des eigentlich fiesen Raumschotkurses und gelegentlich recht heimtückischen achterlichen Wellen steuert sie zuverlässig. Große Begeisterung bei der gesamten Besatzung.

Abends kocht ausnahmsweise Anke. Nudeln mit Tomatensoße und Salat. Die erste Nachtfahrt zu zweit steht an. Im Dunkeln sind die Schiffe im Deep Waterway gut auszumachen. Da wir uns vom gesamten Verkehrstrennungsgebiet gut freihalten, sind die meisten Schiffe unproblematisch. Ich spiele viel mit dem Radar, verfolge die verschiedenen Schiffe und vergleiche Radaranzeige mit der Wirklichkeit. Wer weiß, eine gute Übung kann später vielleicht mal nützlich sein. (Habe später tatsächlich ein kleines Aha-Erlebnis. Halte mich seit einiger Zeit unter Deck auf und schalte zwischendurch das Radar von stand-by auf Betrieb, um einen Rundblick zu machen. Habe prompt ein dickes Echo in ziemlicher Nähe. Raus ins Cockpit, und tatsächlich, an steuerbord kommt vierkant eine große Fähre auf uns zu. Hätte ich selbst aus unseren Fenstern sehen müssen, es ist längst wieder hell.) Ansonsten ruhige Fahrt, und mitten in der Nacht muß ich schließlich den Motor starten, unsere Fahrt sinkt unter drei Knoten und der Tidenstrom läuft weg. Ich will

aber nicht zu viel Meilen im Gegenstrom opfern. „Wir motoren nach Enge-land“ wird langsam zum geflügelten Wort.

Am Morgen kommt tatsächlich wieder etwas Wind. Ich bin vorsichtig und warte erst mal eine halbe Stunde ob er durchsteht. Dann setze ich das Groß. Natürlich verfängt sich das Fall zweimal an den Maststufen und die oberste Latte des Segels in den Lazyjacks. Als es endlich oben ist bin ich gut durchgeschwitzt und der Wind ist natürlich weg. „...“ Wir motoren nach Engeland. Sagte ich doch. Der frühe Morgen bietet für mich noch ein besonderes Erlebnis. Mehr zufällig sehe ich an steuerbord in gar nicht so weiter Entfernung ein Stelle, an der das Wasser zu kochen scheint. Viel Gespritze und Schaum. Und plötzlich schnellt aus dieser Stelle ein Hai, ich schätze fast zwei Meter lang in ganzer Größe aus dem Wasser. Aufgrund des ungewöhnlichen Schwanzes, die obere Finne ist erheblich länger als die untere, nehme ich an, dass es ein Hundshai war. Evtl. könnte es auch ein Glatthai gewesen sein. Die kenternde Tide um 9:00 MESZ erwischen wir dank des Motorens sehr gut, Jetzt haben wir Unterstützung durch den Strom, der uns – wir haben Springtide mit entsprechend starken Tidenströmen – mit bis zu 11 kn über Grund zum Ziel treibt. Wir erreichen Dover besser als erwartet und können noch vor Hochwasser problemlos in den Hafen einfahren. Noch ist für uns die Prozedur der Anmeldung per Funk neu und ungewöhnlich, aber es klappt alles wunderbar. Port Control gibt uns umgehend Einfahrterlaubnis und die Marina weist uns einen Liegeplatz zu. Das erspart die Sucherei in einem unbekannten Hafen.

Die frühe Ankunft erlaubt uns einen ausgiebigen Stadtbummel. Dover hat eine nette Uferpromenade direkt am Hafen, und bei dem wunderbaren Sonnenschein staunen wir über das Badeleben am Hafenstrand.

28. Vormittags Einkaufstour. Aus dem erklärten Bedarf Zwiebeln und Brot wird ein mittelgroßer Einkauf. Saucen und Marmeladen. Kurzbesuch in einem Fish-and-Chips-Laden, der uns wenig überzeugt. Dann Aufstieg zum Castle. Freundlicherweise wird bereits am Fuß des Aufstiegs vor den Eintrittspreisen gewarnt. 8,50 £ pro Nase. Unglaublich. Wir steigen trotzdem auf. Am Ticketschalter wird uns erklärt, dass wir hier keine Eintrittskarten bekommen könnten, aber weiter oben in der eigentlichen Burg. Dort fragt uns jedoch niemand, ein Ticketschalter ist auch nirgends zu entdecken, und so können wir die gesamte Burganlage mit allen Ausstellungen zum

England Heinrichs VIII gratis besuchen. Schönheitsfehler: Das gestrige Sommersonnenwetter und der heutige sonnige Morgen haben uns darüber hinweg getäuscht, dass wir uns in England befinden. Es beginnt zu regnen. Zunächst flüchten wir in die Burgkirche. Dann versuchen wir, in einem Restaurant den Regen bei einer Teetasse abzuwettern, schließlich ist teatime. Aber das Restaurant hat bereits geschlossen?! Was bleibt? Bei glücklicherweise nachlassendem Regen in unserem Sonnendress ins Boot zu flüchten. Schlimmer als uns hat es JUST DO IT erwischt. Fast alle Luken standen sperrangelweit offen. Glücklicherweise nicht die über unserer Koje. Abends leichte Familienkrise wegen einer umgestauten Ölflasche. So ganz entspannt sind wir wohl noch nicht.

06.08 / 07.08.04.
Dover - Portsmouth
151,6 sm (628,6 sm)
Wind: SW 4, abnehmend 0, SE 3,
Liegegeld: 2 Tage 50,80 £

29. Morgens kommt Anke für meine Begriffe nicht in die Pötte, aber ich mache auch nicht deutlich, was ich eigentlich noch alles erledigen will. Prima Basis für weiteren Beziehungsstreß. Schnell ins Internetcafe und zum Zahnarzt und zum Kopieren. Anke hat nur teilweisen Erfolg, die Kopien unserer wichtigsten Unterlagen sind gemacht, teilweise wasserfest einlaminiert. Aber beim Zahnarzt geht das Ziehen der Fäden nicht ohne Termin. Ich maile unsere erste Standortmeldung und checke meine Konten. Da hat doch tatsächlich die Stadt Gehrden eine Rechnung statt an mein Büro auf mein Privatkonto überweisen. Und das, obwohl wir seit Anfang des Jahres jeden Auftraggeber auf die geänderten Kontoverbindungen hingewiesen haben.
Viertel vor eins öffnet sich das Sperrtor vor unserem Hafenbecken. Nichts wie raus. Die Aufbruchstimmung ist allgemein, denn aus allen drei Yachthäfen quellen die Yachten hervor. Wir sind zwar gemütlich beim Aufklarieren unserer Festmacher und Fender, aber das Setzen des Großsegels geht bei uns schneller als bei allen anderen Yachten. Man ist ja ehrgeizig. Schöne Rauschefahrt. Leider ist der Wind für die Genua doch etwas viel und wir wechseln auf die Fock I. Kein Fehler, zumal wir kreuzen müssen. Dafür machen wir aber einen taktischen Fehler. Statt mit kurzen Kreuzschlägen unter Land zu bleiben machen wir einen weiten Schlag bis an das Verkehrstrennungsgebiet der Großschiffahrt heran. Ergebnis: Für die lächerliche Strecke von Dover zum Kap Dungeness, direkter weg vielleicht 7 Meilen, brauchen wir rund neuneinhalb Stunden und legen weit über 30 Kreuzmeilen zurück. Dann wird wieder motort. Kein Wind.

Diesmal geht Anke die erste Nachtwache von 23:00 bis 02:00, ich die folgende. Bei Fahrten mit nur einer Nacht machen wir nur ein begrenztes Wachsystem, dass sich auf wechselnde Nachtwachen von jeweils drei Stunden beschränkt. Ankes ist nach ihrer Wache nicht sehr begeistert. Statt der erwarteten ruhigen Wache hatte sie alle Hände voll zu tun zahllosen unbeleuchteten Tonnen auszuweichen. Offenbar hatte ich beim Festlegen des nächsten Wegepunktes ein paar Kleinigkeiten übersehen. In meiner Wache kann ich bei klarem Himmel eine riesige Venus, einen hell leuchtenden Halbmond und mehrere große Sternschnuppen sehen. Die Morgendämmerung setzt bei Beachy Head ein, mit ganz dunklem Schwarzblau, dunkelleuchtenden Karmesinorange und einem Hauch Türkis. Später nehmen die türkisen Flächen zu, aber die Rot- und Orangetöne werden schmutzig erdbraun.

Bei Pullar plötzlich dichter Nebel. Eben hatte ich meine Zieltonne noch im Fernglas, und nun ist nichts mehr zu sehen. Nutze eifrig das Radar und finde die Tonne mit dem Auge erst in einem Abstand von höchstens einer Viertel Meile. Glücklicherweise lichtet sich der Nebel schnell, denn hier geistern eine Menge kleiner Fischerboote herum, die im Radar nicht immer zuverlässig auszumachen sind. Nach kleinen Irrita-

tionen wegen der vielen, nicht in der Karte verzeichneten Tonnen an der Einfahrt zum Nab Channel geht es schnurstracks Richtung Portsmouth. Dort beginnt der berühmte Solent, und der wimmelt nur so von Seglern. Kein Wunder, es ist Samstag, und außer-dem verspricht es ein wunder-schöner Sommertag zu werden. Die letzte Meile wird noch mal richtig spannend: In der Hafeneinfahrt ist ein Sportboot-Channel eingerichtet, um dem Berufsverkehr noch Raum zum Leben zu geben. Diesen Channel sollen wir natürlich nutzen, aber wie? Von dort kommen die Boote dicht an dicht entgegen. Gelegentlich scheint es, dass man mit einem Schritt von einem zum anderen übersteigen könnte.

Nach dem Festmachen Bummel durch Gosport. Ein netter kleiner Ort, in dem man alle Dinge des täglichen Bedarfs und auch eine Menge Schiffsbedarf bekommen kann. Es ist Markttag, und die Fußgängerzone ist mit Markt- und Ramschständen gefüllt. Wir finden sogar einen Bäcker, der uns dunkles Brot verkauft, relativ dunkel jedenfalls. Auffallend ist, dass es in dem Ort fast nur kleine Geschäfte gibt, keine großen Filialen oder Kaufhäuser.

30. Hafentag. VICTORY-Tag. Portsmouth ist ohne Besuch der VICTORY, Nelsons Flaggschiff bei der Trafalgar-Schlacht nicht denkbar. Um ehrlich zu sein, gerade um diesen Besuch zu machen habe ich Portsmouth als unbedingtes Muß in die Reise eingeplant.

Zunächst geht der Tag langsam an, da Ankes Rücken echte Probleme bereitet und sie sich auf dem Weg zur VICTORY mehrmals setzen muß. Der Eintrittspreis ist – wie alle Preise in England - auch nicht ohne und wir überlegen lange, ob wir nur eine Attraktion oder mehrere buchen. Schließlich beschränken wir uns nur auf die VICTORY. Kein Fehler. Wir sind nachher beide verwundert, aber wir haben den ganzen Nachmittag an Bord verbracht. Die Aufbereitung, die Erklärungen und das, was es zu sehen gab, haben uns in den Bann gezogen. Wir sind fasziniert von der damaligen Technik, dem Wissen und den praktischen Details, die ein solches Kriegsschiff prägen, und auch von der Logistik, die dahinter steht, ein solches Schiff zu bauen und zu unterhalten, bzw. eine ganze Flotte derartiger Schiffe. Für die WARRIOR, die in der Nachbarschaft zu besichtigen ist und - rund 60 Jahre jünger - bereits eine ganz andere Technik verkörpert bleibt keine Zeit. Vielleicht beim nächsten Besuch.

Im Museumsgelände wieder eine typisch britische Erfahrung, es ist etwa 17:00 Uhr, wir haben Hunger, alle Restaurants sind geschlossen. Wir versuchen unser Glück auf den Gunwharf-Yards, einer modernen Einkaufsmeile. Bekommen immerhin für teure Pfund ein Wrap in Papphülle, das sich als zwei kleine Wraps mit Luft dazwischen (in der Pappe) entpuppt. In den Gunwharf-Yards gibt es fast nur teure Läden und Factory-Outlets bekannter Markenartikler. Ein ziemlicher Gegensatz zu Gosport. Bei vielen Dingen haben wir den Eindruck, dass die Preise doppelt so hoch sind wie bei uns.

Nach dem Abendessen gibt es wieder eine Kinostunde, aber heute Schulfunk: Die Trafalgarschlacht. Wir schauen uns die DVD an, die ich mir gekauft habe. Eine gute und durchaus realistische Darstellung der damaligen Wirklichkeit. In der Nacht träumen wir beide (!) von Seeschlachten.

09.08.04.
Portsmouth – Beaulieu River
23,3 sm (651,9 sm)
Wind: SE 1, zunehmend, böig, Gewitter, abnehm. W 1
Liegegeld: 2 Tage 30,00 £

31. Pflichtübungen am Vormittag: Chandler aufsuchen. So heißen hier die Schiffsausrüster. Wechselrichter von 12 auf 230 V und reckfreies Tauwerk für die Lazyjacks und den Windpilot (Ersatz) gekauft. Getankt. Dann los. Motort, weil kein Wind. Wir sind doch ein wenig irritiert, Der berühmte Solent und kein Segelwind. Erstaunlicherweise sind im Solent Unmengen Segel zu sehen. Vielleicht gibt es weiter drinnen Wind? Scheint so. Jedenfalls können wir irgendwann tatsächlich Groß und Fock setzen. Auf die Genua verzichten wir, da wir mit vielen Manövern und gelegentlichen Kreuzschlägen rechnen. Außerdem scheint es so, als ob die anderen Boote vor allem Regatten segeln.

Bei dem wenigen Wind ist das Abpassen der Lücken und Ausweichen vor den Regattateilnehmern doch recht spannend. Plötzlich nimmt der Wind zu, verhangen ist es eh, und es geht ab. Jetzt passt unsere Beseglung, und das Segeln macht richtig Spaß. Plötzlich Blitz und Donner, und der Wind bleibt wieder weg. Die Einheimischen sind völlig unbeeindruckt. Entweder sie regatten weiter, oder sie schmeißen Anker und warten bis wieder Wind kommt. Das Ankern ist wohl wichtig, denn wer nicht ankert wird durch die Strömung zurückgetrieben. Als wir Cowes passieren wird uns klar: es ist Cowes-Week. Daher die Heerscharen auf dem Wasser.

Kurs 290° auf dem elektronischen Kompass. Seit einiger Zeit weicht er um 10° bis 15° vom Magnetkompass ab. Keine Ahnung warum. Die Einfahrt in den Beaulieu-River ist problemlos zu finden. Unser Führer beschreibt sie so genau (etwa so: „nach 50 m so, nach 20 m so nach 30 weiteren m so“), dass man sich die Verhältnisse viel komplizierter vorstellt als sie sind. Wir kurven in eine sanfte Wasser- und Nasswiesenlandschaft, die von dichten Eichenwäldern gerahmt wird. Graugänse, Silberreiher, Brachvögel und Kiebitze am Ufer. Rätseln, ob wir uns einfach an eine freie Muringtonne legen dürfen. Trauen uns aber nicht richtig – man muss sich ja erst mit allem vertraut machen. Dafür legen wir uns dann mit Hilfe des Hafenmeisters zwischen zwei Piles. Das scheint eine britische Spezialität zu sein. In einem Flusslauf werden einfach in etwa 15 m Abstand zahlreiche Pfähle gerammt. Jeder Pfahl trägt zwei lange Gleitstangen. Der Segler fährt nun an einen Pfahl, schlingt eine Vor- oder Achterleine um die Stange, fährt zum nächsten Pfahl, schlingt dort auch einen Festmacher durch, und schon hängt er sicher und fest zwischen zwei Pfählen. Soweit die Theorie. Es braucht aber doch einige Erfahrung, richtig einzuschätzen, welchen Pfahl man wegen Wind und Strom als ersten nimmt, und bestimmt der Strom oder eher der Wind die Entscheidung? Ich jedenfalls unterschätze den Strom und komme nur mit Hilfe des Hafenmeisters mit dem Heck zum Heckpfahl. Zum Trost kann ich am Abend beobachten, wie ein Ureinwohner der Insel fünf Anläufe braucht, bis er fest ist.

Abendessen: Reis mit feurigem Auberginengemüse. Abwandlung aus einem Kochbuch. Davon haben wir nach meiner Meinung viel zu wenig an Bord. Aber das ändert sich bestimmt noch.

32. Eigentlich wollten wir weiter, aber Beaulieu River und Buckler's Hard gefallen uns so gut, dass wir noch bleiben. Nach dem Frühstück Dingifahrt zum Klo und zum Chandler, wo wir für teures Geld zwei Beschläge erstehen. Vielleicht hätten wir mit dem Kauf noch warten sollen? Bootsfahrt mit JUST DO LITTLE ans Ende des Rivers. Leider können wir in Beaulieu nicht an Land. Also wieder zurück. Da wir beinahe Niedrigwasser haben ist es sehr flach. Anke lotet mit dem Paddel während ich den Motor bediene.
Das Ufer ist von Watt und Feuchtwiesen gesäumt. Zahlreiche Vögel. Neben den gestern entdeckten sehen wir heute auch noch Uferschnepfen. Entlang der Windungen sind bis kurz vor Beaulieu Muringtonnen ausgelegt. Wieder zurück überlegen wir, ob wir nach Newton weiterfahren, aber wir sind lieber faul. Bleiben hier und machen noch eine Radtour nach Beaulieu. Der Ort besteht aus zwei Hauptstraßen und einem Schloß und einer Kirche. Alles im zueinander passenden Stil gebaut, d.h. mehr oder weniger alt. Alle Läden sind natürlich bereits zu, schließlich ist 5 pm erreicht. Hier gibt's ein National Automobil Museum und einen Auto-Händler. An dessen Tür verkündet ein Schild: this is not the museum, all cars You see are for sale. Ich bin begeistert. Neben verschiedenen MGs ein wunderbarer Austin Healy, ein Morgan, zwei E-Typen. Ein originales Coupe und ein E-Type, aufgebaut als 4.2 l Lightweight-Racing Type mit modifiziertem Motor. Die Krönung ist ein Bentley Le Mans mit 8-Zylinder RR-Reihenmotor. Nicht wirklich original, aber auf der Basis eines 6 Zylinder Bentley rebuilt. Wie gut, dass der Laden nicht geöffnet hat. Wer weiß, was das für Folgen gehabt hätte.

Abendessen: Möhren-Nudelsalat mit Bärlauch-Pesto, frei nach Tante Maria. Mit ihrem selbstgemachten Bärlauch-Pesto.

11.08.04.
Beaulieu River - Weymouth
62,1 sm (714,0 sm)
Wind: SE 2-3, später SE 4-5, abnehmend E 3

33. Heute stehen wir früh auf. Spätestens um 9:00 wollen wir mit dem ablaufenden Wasser den Beaulieu River verlassen. Das Morgenlicht zaubert eine besondere Stimmung über der Flusslandschaft. Hier und da ziehen noch leichte Dunstschwaden über die Wiesen, aber die steigende Sonne löst sie schnell auf. An den Ufern immer wieder Brachvögel mit ihren typischen Flötentönen. Im Solent setzen wir die Fock, das Groß ist schon im Beaulieu River in den Mast gestiegen, und kreuzen munter nach Westen. Eigentlich sollte der versprochene Wind uns direkt in diese Richtung bringen. Am Westausgang des Solent grüßen uns die Needles, aber wir halten Abstand und schlüpfen durch die Passage am Hurst Castle. Ein eigentümlich lang gestrecktes Schloss. Es scheint aus einer Reihe sich an der Küstenlinie entlang erstreckender

Zimmer zu bestehen. Vermutlich wollte der Bauherr von jedem Zimmer aus den optimalen Blick auf den Solent und Wight haben, und im Lauf des Tages immer ein Zimmer aufsuchen können, dass sich zur Sonne hinwendet. Leider ist das Castle offensichtlich unter die militärische Fuchtel geraten und im letzten Krieg zum Bunker umgebaut worden.

Immer wieder betrachten wir die Needles, drei einzelne Monolithen vor der Seilküste Wights. Sie scheinen nach Westen hin äußerst scharfkantig auszulaufen, was ihnen wohl den Namen gab. Das ist wirklich das Schöne an einer solchen Reise (es muß gar keine Weltumseglung sein), man kann all die Orte aufsuchen, die man sonst nur vom Namen her kennt. Namen, die für mich immer einen besonderen Klang, einen Reiz, ja auch Stimmungen, Fantasien, ja sogar Gerüche verkörpern. Orte, von denen ich zum Teil als Kind schon träumte. Die Needles sind einer dieser Orte. Der Solent, Portland Bill, Lands End und Start Point gehören dazu, genauso wie das Cap Finisterre und Gibraltar.

Anke geht es heute nicht ganz gut, und so vermeiden wir eine weitere Nachtfahrt und steuern lieber Weymouth an. Auf dem nun erforderlichen Raumschots-Kurs nehmen wir die Fock weg. Sie fällt immer wieder ein und füllt sich dann mit einem Knall, was Mast, Schoten und Beschläge nur unnötig belastet. Auf diesem Kurs begeistert uns Onkel Heinrich endgültig. Obwohl nur das Groß steht und das Boot damit eigentlich leicht luvgierig reagieren müsste, steuert es Onkel Heinrich gut und zuverlässig, und es besteht trotz schaukeliger See keine Gefahr einer Patenthalse. Wir sind begeistert.

Weymouth laufen wir in der Dämmerung an. Finden ein Plätzchen als sechstes Boot im Päckchen. Der Ort hat wirklich Atmosphäre, das können wir bereits im Dunkeln sehen. Aber der mittlerweile prasselnde Regen hält uns zurück. Wir tauschen die Niedergangstüren sogar gegen das Steckschot, um den Regen draußen zu halten. Heute hat es noch eine neue Namenstaufe gegeben: nachdem Anke mein Weinglas, das ich am Navisitz mit dem Computer beschäftigt neben mir auf dem Niedergang abgestellt hatte durch die Gegend geschossen hat, schlage ich vor, sie zukünftig „fouling Mausi“ zu nennen.

12.08.04.
Weymouth – Brixham
61,8 sm (775,8 sm)
Wind: S 4, zunehmend, SW 5
Liegegeld: 2 Tage 47,00 £

34. Weymouth ist ein nettes Hafenstädtchen. Rings um das Becken sind typische alte Gebäude, die dem Hafen ein sehr heimeliges Flair geben. Um 10 vor 6 klingelt der Wecker. Unser Mittelnachbar, dass heißt der vierte von sechs Booten im Päckchen will raus. Ich warte bis fünf nach 6. Nichts passiert. Also wieder ins Bett. Da war doch ein entferntes Klopfen. „Du spinnst“ ist alles, was Anke von sich gibt. Höre aber Stimmen. Noch mal raus, und siehe da, Aktivitäten auf den Nachbarbooten. Der Mittelnachbar fährt doch. Unsere Unmittelbarnachbarn, Holländer, beherrschen allerdings ihr Handwerk. Sie entlassen ersteren aus dem Päckchen und ziehen sich und uns wieder in Position. Das alles machen sie zu zweit und benötigen im Grunde keine Hilfe. Schon mal aufgestanden entschließen wir uns, auf das schöne Weymouth zu verzichten und stattdessen Meilen nach Westen gut zu machen. Richtung Dartmouth. Für Morgen ist sehr viel Wind aus West angesagt, und heute passt die Richtung noch halbwegs. Also Leinen los und los. Wir brauchen zunächst fast zwei Stunden mit Motorunterstützung und voll gegenan nach Süd, um uns vom Portland Race frei zu machen. Das Race sind Stromschnellen, die sich südlich von Portland Bill bilden und auch größeren Schiffen gefährlich werden können. Es gibt nur immer zwei Stunden in der Tidenperiode, in denen das Race nicht auftritt. Die Solent Coast Guard ist entsprechend aufmerksam und kontrolliert alle Schiffsbewegungen im Umkreis von 10 Meilen von Portland Bill. Auch unser Echo erregt Aufmerksamkeit und es werden

prompt alle Schiffe im genannten Kreis aufgefordert, sich per Funk zu melden. Wir hören mit, dass ein Frachter neben seiner eigenen Position auch uns als small sailing vessel weitermeldet. Natürlich melden auch wir uns noch persönlich. Jenseits Portland Bill können wir zunächst Dartmouth anliegen, aber im Laufe des Tages schralt der Wind und lässt eine direkte Ansteuerung nicht mehr zu. Zeitweise ist die See recht rauh, und wir machen hoch am Wind nur wenig Fahrt. Mir fällt ein, dass wir die Lyme Bay queren, eine Bucht in der Adlard Coles, dem Autor von „Schwerwettersegeln“ meines Wissens eine achterliche See ins Boot gestiegen ist. Da wollen wir uns nicht beschweren. Der Wind ist leider sehr wechselhaft, und so haben wir mit zahlreichen Segelmanövern zu tun. Einreffen, ausreffen, Fock weg, Genua raus, Genua rein, Fock wieder rauf, und so fort.

Im Westen baut sich ein dramatischer Himmel auf. Eine Cumulusfront. Direkt vor uns ein ausgeprägter Cumulusturm, aus dem es kräftig regnet. Fehlt nur noch das Nimbushäubchen oben drauf. Links davon, die Sonne ist hinter dem Turm verborgen, ein heller Reflex und rechts ein farbenkräftiger Teil eines Halos. Später zeichnet der Turm gegen Osten einen kräftigen Wolkenschatten der immer stärker wird und schließlich sogar das Himmelsblau dunkler tönt. Mache Fotos, aber wahrscheinlich lässt sich ein solcher Eindruck nicht abbilden.

Geben unser eigentliches Ziel schließlich auf und laufen nach Brixham, selbst das können wir nicht mehr direkt anliegen und nehmen schließlich die Dieselgenua zu Hilfe. In Brixham ist eine Flottille Holländer eingefallen und hat alle Gastplätze belegt. Da bleibt nichts übrig, als sich an der Tanke zur Ruhe zu legen, nicht unbedingt das Schlechteste, zumal sie bei dem gerade herrschenden Wind einfach anzusteuern ist.

35. Heute Morgen wache ich mit leichten Kopfschmerzen auf, aber vor allem ist mir etwas übel. ?? Anke hat sowieso Rückenschmerzen, brauche ich kaum zu erwähnen. Sie hat fast keinen Tag ohne Beschwerden. Werden wohl in Brixham bleiben. Wetter soll ja eh nur bescheiden sein.

Brixham entpuppt sich als lebhafter Ferienort. Das soll aber nicht abwertend gemeint sein. Im Gegenteil, die Betriebsamkeit hat seinen Charme. Wir bummeln durch die Stadt, machen Lebensmitteleinkäufe und bewundern das Leben. Im alten Hafen liegt eine Replik der GOLDEN HIND, des Schiffes, mit dem Sir Francis Drake im 16. Jahrhundert die Welt umsegelt hat. Scheint aber in Teilen etwas freier nachgestaltet zu sein, vor allem das Rigg erscheint uns etwas unterdimensioniert. Wahrscheinlich eine von vielen Repliken. Dann fällt uns zum wiederholten mal auf, wie beleibt die Leute hier sind. Ich kann mich nicht erinnern, bei meinen früheren Besuchen in England, die allerdings auch schon einige Jährchen her sind, so viele so dicke Leute gesehen zu haben. Auch fällt uns auf, dass es kaum schöne Frauen gibt (und Männer). Sehe ich mal eine gut aussehende Frau ist es meist eine Ausländerin oder sie hat erkennbar asiatischen Einschlag.

Bei der Bank, ich hebe etwas Geld ab, reflektiere ich über die Preise. England ist ziemlich teuer geworden. Für 1 Pfund erhält man in etwa den Gegenwert eines Euro bei uns. Andererseits haben wir seit wir gestartet sind bisher 400 Pfund abgehoben, von denen wir nur etwas mehr als die Hälfte verbraucht haben. Trotz der hohen Preise

leben wir scheinbar anspruchslos: Keine teuren Extravaganzen, keine Restaurant- oder Kneipenbesuche, nur selten Eintritt. Bin gespannt auf die Zukunft. (Habe ich etwa übersehen, dass wir die eine oder andere Ausgabe mit der Kredit- bzw. EC-Karte bezahlt haben?)

Außerdem ist Waschtag. Zwei Fuhren Wäsche in original amerikanischer Rührmaschine. Ergebnis wie erwartet: bescheiden. Die Marina, in der wir liegen ist recht teuer (wobei ich 2,98 £ weniger zahle als Anke für den Vortag), bietet aber wirklich guten Standard. Die Duschräume, es sind wirkliche Räume, beherbergen neben der Dusche eine Toilette, ein Waschbecken und einen fest installierten Fön. Elektroanschlüsse für 110 und 230 V. Betrachte mich beim Ausziehen mehr beiläufig im Spiegel und es kommt am Abend zu einem denkwürdigen Monolog. „Also als ich mich heute mehr beiläufig im Spiegel gesehen habe, Jeans an, aber blanker Oberkörper und leicht gebeugt, na da musste ich feststellen, doch ein stattlicher Kerl. diese Schultern, und dieses Kreuz! Aufgerichtet war leider ein gewisser Bauch nicht zu übersehen. Habe mich dann aufgeblasen, Bauch war weg, und ein wirklich ausgeprägter Brustkorb zu sehen. Wirklich beeindruckend. Aber kann ja nicht dauernd aufgeblasen rumlaufen.“ Anke kriegt sich gar nicht mehr ein vor Lachen. Das kann ich nun wirklich nicht ganz verstehen.

36. (Sa. 14.08.04) Leider können wir nicht ganz ausschlafen. Wichtige Telefonate mit Deutschland. Es geht um die leidige Mehrwertsteuerproblematik. Möglicherweise verlangt der portugiesische Zoll einen Nachweis, dass für JUST DO IT die Mehrwertsteuer bezahlt wurde. Doch wie weist man das bei einem Selbstbau und zwei Vorbesitzern nach? Telefonate ergeben aber leider noch kein Ergebnis. Für Spannung ist also gesorgt.

14.08.04.
Brixham - Dittisham
13,8 sm (789,6 sm)
Wind: schwach, zunehmend, SE 3
Liegegeld: 1 Tag 11,90 £

Kurz nach elf Aufbruch. Zunächst wenig Wind und dann aus Süd, also der falschen Richtung. Wir motoren etwas und lassen uns dann im Bereich einer ausgeprägten Tiefenänderung treiben. Angeln ist angesagt. Ich versuche mit meinem Makrelenpaternoster, der schon drei Jahre alt ist und dessen Haken mehr oder weniger rosten und die Köder schon rostverfärbt haben, mein Glück. Habe den Paternoster kaum auf dem Grund und wieder leicht angehoben, als Zug auf die Leine kommt. „Ich hab was!“ Schneller als erwartet müssen die Mordwerkzeuge bereitgelegt werden. Zwei schöne Makrelen kommen wenig später zum Vorschein und werden von Anke zügig in die ewigen Jagdgründe befördert. Leider beisst danach kein Fisch

mehr. Erkenntnis: doch besser gleich mit zwei Angeln arbeiten. Trifft man einen Schwarm ist ein größerer Fang sicher. Auf der anderen Seite reichen die beiden Makrelen für ein Abendessen, und wenn wir sie erst Morgen essen können wir ja noch etwas dazu fangen.

Ich verdrücke mich schließlich unter Deck, um die im Cockpit ausgenommenen und grob vorgesäuberten Fische endgültig zu säubern und mit Zitronensaft zu säuern, leicht zu salzen und dann und die Bilge zu verfrachten. Ich bin noch gar nicht richtig fertig, als Anke sich beschwert, ich solle wieder hoch kommen, und wie sie fahren solle. Na so was, wir sind schon in der Einfahrt zum River Dart. So kurze Etappen sind wir gar nicht mehr gewohnt. Langsam fahren wir den Fluß hinauf, der von ausgeprägten, bewaldeten Hügeln umgeben ist. Die Kronen der Bäume reichen bis ans Wasser und das Laub reicht exakt bis an die Hochwassermarke. In den untersten Ästen hängt pflanzliches Treibgut und sie sind von einer grauen Schlammkruste überzogen. In den Hügeln eingestreut mehr oder weniger feudale Anwesen. Dartmouth lassen wir liegen und folgen dem Flusslauf bis Dittisham. Die Tiefe des Flusses überrascht, doch unmittelbar jenseits von Dittisham nimmt die Wassertiefe rapide ab und wir kehren um. Heute ist Dittisham Regatta. Entsprechend viele Gastlieger sind im Ort eingetroffen und wir müssen an einer großen Motoryacht längsseits gehen. Dies bedeutet, dass wir uns eine Mooringtonne teilen. Auf die Frage an den Hafenmeister, ob die Mooring unser beider Last hält meint er nur „touch wood.“ Das Anlegemanöver macht mir ziemliche Sorgen, da die Motoryacht heftig schwojt, aber wir müssen eh mehrere Ehrenrunden drehen, bis an Bord der Yacht alle Fender zurechtgerückt sind, so kann ich mich mit dem Strom, dem Wind und dem Verhalten der Yacht vertraut machen. Es klappt dann auch alles wie gewollt, und wir liegen genau im richtigen Moment an der richtigen Stelle und exakt parallel zueinander.

Haben seit dem Frühstück nichts gegessen und machen daher früh unser Abendbrot. Bei der Schnippelei bekomme ich regelrecht Schwächeanfälle. Es gibt Rindersteak mit Zwiebel-Käsekruste. (Zwiebel, Käse, grober Senf, Kapern, Knoblauch, Paniermehl, Ei. Besser Champignons statt des Käses, aber die hatten wir leider nicht.) Dazu aus Resten Gurken-Kartoffelsalat (Salatgurke, Kartoffeln, Zwiebel, Dressing aus Mayonnaise, Weißweinessig, Knoblauchöl, Pfeffer, Salz, Dill und Schnittlauch). Abends Heimkino: „Über den Dächern von Nizza“.

15.08.04.
Dittisham - Falmouth
76,5 sm (866,1 sm)
Wind: WSW 3, zunehmend SSW 4, 5
Liegegeld: 2 Tage 38,00 £

37. (So. 15.08.04) Anke wollte gestern Abend, dass wir den Wecker auf 7:00 stellen. So richtig habe ich dabei wohl nicht gemerkt, was sie im Schilde führte. Jedenfalls ist frühes Aufstehen angesagt. Draußen ist alles grau in grau. Nebel, tief hängende Wolken, ganz feiner Nieselregen. Andererseits ist die Aussicht gar nicht so trist wie man meinen könnte. Der Nebel verändert die Flusslandschaft in eine geheimnisvoll schemen-, teils scherenschnitthafte Welt, die ganz eigene Reize hat.

Das Ablegemanöver vom Motorboot klappt reibungslos. Mit geringer Drehzahl tuckern wir den River Dart hinunter und genießen die gespenstische Landschaft. An der Flussmündung hellt das Wetter schlagartig auf, die Sonne scheint und nur in der Rückschau sieht man die Wolken und Nebelschwaden an der Küste hängen.

Mangels Wind wird zunächst mal wieder kräftig motort. Genau gesagt stundenlang, und ehrlicherweise nicht nur mangels Wind, sondern auch weil der vorhandene Wind schlicht exakt aus der Richtung bläst, in die wir wollen. Zunächst müssen wir ein paar Meilen nach Süden, um Start Point zu runden, dann geht's stur nach Westen. Die See ist ruhig, und wir kommen zügig voran. An steuerbord gleitet die kornische Küste mit den interessantesten Buchten vorbei. „Wo es so gut voran geht, könnten wir doch nach Falmouth weiter fahren." Eigentlich hatten wir uns heute auf Plymouth beschränken wollen. Aber Anke zieht es nach Westen, um möglichst bald an den Ausgangspunkt der Biskaya-Überfahrt zu kommen. Der Wetterbericht für die nächsten Tage verspricht auch nur zunehmenden Wind aus West, so dass jede Meile, die wir heute gut machen ein Gewinn ist. Am Nachmittag hat der Wind sogar soweit geraumt, dass wir segeln können. Auf dem Am-Wind-Kurs und zunehmender Welle kommen wir zwar nicht so schnell voran, aber dafür ist es endlich mal ruhig. Die See wird mittlerweile auch rauher, und es wird ein bewegter Ritt. Onkel Heinrich steuert zuverlässig. Etwas Schwierigkeiten machen ihm die Am-Wind-Kurse, da er in bestimmten Winkeln vom Geräteträger abgedeckt wird und dann wohl nicht so richtig weiß, was er machen soll. Merkwürdig sind auch so Effekte wie: Boot, Segel und Onkel Heinrich eingestellt, das Schiff saust ab wie Schmidt´s Katze. 10 Minuten später, alles unverändert, das Boot schleicht nur noch. Keine Erklärung.

Zwischendurch steuert Martin auch mal und bemerkt gar nicht, dass dicht an unserem Schiff eine kleine Schule Delphine unseren Kurs kreuzt. Leider kommen sie nicht näher sondern ziehen unbeeindruckt ihre Bahn.

Dann wird der Wind auch noch unstetig. Reffen, noch mehr reffen, ausreffen. Aber wir schaffen es so gerade, uns unter Segeln und ohne einen Kreuzschlag in die Bucht von Falmouth rein zu mogeln. Es ist schon sehr dunkel, als wir die Segel wegnehmen. In der Bucht liegt ein alter Rahsegler. Ich orakle, es sei die ENDEAVOUR. Na, wir haben jetzt andere Sorgen. Müssen uns durch die Ankerlieger und Boote an den Moorings den Weg zum Gästehafen suchen. Finden ihn und gehen an einem Boot längsseits. Sind zu müde, um jetzt noch selbst ein Ankermanöver zu fahren.

38. (Mo. 16.08.04) Etwas länger geschlafen und den Morgen in Ruhe begonnen. Anke durfte nicht duschen, weil ich Sorge hatte, dass wir nicht früh genug beim Kartenhändler sind, für den Fall, dass bestimmte Seekarten bestellt werden müssen. Glücklicherweise hat der keine Mittagspause. Jedenfalls verbringen wir erst einmal zwei Stunden bei ihm und dem benachbarten Chandler, dem Schiffsausrüster. Bekommen nicht nur die benötigten Seekarten, sondern auch Hafenführer bzw. Handbücher für Pazifik und Indik. Und ich finde beim Chandler ein frisch auf den Markt gebrachtes Kochbuch, in etwa das, das ich eigentlich schreiben wollte. Ein Kochbuch für einfaches und schnelles, schmackhaftes und energiebewusstes Kochen auf See: das „Jupiter Moon Cook Book". So ist das mit den guten Ideen.

Späte Mittagspause, und dann gebe ich mir einen Ruck. Will nun endlich in den Mast, die Antenne isolieren, um den Masseschluß zu beseitigen. Mit den Maststufen geht das schnell, doch ich bin jedes Mal überrascht, wie sehr der Mast durch meinen Aufstieg ins Beben kommt. Vor allem im Bereich der Saling. Im Masttop ist das bei weitem angenehmer und weniger zu spüren. Ich klettere mit einem Sicherheitsgurt, der es mir erlaubt, mich in jeder Höhe zweifach zu fixieren. Zusätzlich sichert mich Anke mit dem Großfall. Dieses Arrangement erlaubt es, dass ich mich nicht festhalten muß, sondern mich sprichwörtlich in die Seile hängen kann. So kann ich mit beiden Händen arbeiten. Über ein weiteres Fall schickt Anke mir einen Eimer mit den benötigten Werkzeugen, wie Akkuschrauber, Gripzange und Schraubenschlüssel, Tape, Isoliermaterialien usw. Alles wichtige ist zusätzlich festgebändselt, damit es nicht aus dem Eimer fallen kann oder abstürzt, wenn es mir aus der Hand gleitet. Ich sichere zunächst die Antenne mit einem weiteren Bändsel bevor ich das Antennenkabel löse und die Antenne abschraube. Das Einsetzen der Isolierscheiben geht ganz fix, und die einzige, die mir aus der Hand fällt, landet genau im Eimer. Wie nett. Steige ab. Test. Funke gibt nur Rauschen von sich, aber kein Empfang. Die Isolierscheiben waren wohl zu dick und jetzt hat das Antennenkabel keinen richtigen Kontakt zur Antenne. Noch mal rauf, dünnere Isolierscheiben verwenden. Dann testen, solange ich noch oben bin. Klappt alles zur Zufriedenheit und ich kann wieder absteigen. Wollte ich nicht die Aussicht von oben genießen? Habe ich bei der Arbeit ganz vergessen. Nun ist es zu spät.

Spätnachmittäglicher Gang durch den Ort. Falmouth gefällt uns gut. Der Ort lebt von einigen quirligen Einkaufsstraßen. Zahlreiche kleine Geschäfte, jede Menge Menschen. Eine Verkehrsberuhigung ist gar nicht nötig, da die Autofahrer aufgrund der vielen Fußgänger auf der Straße nur Schritt fahren können. Zahlreiche Pubs, eins lockender als das andere. Wenn nur die Preise moderater wären. Steigen die Jacobs Ladder hoch, eine Stiege, die uns mit ungezählten Stufen in die höheren Wohnregionen bringt. Spüre meine Mastkletterei in den Beinen, habe ich schon derart geschwächte Seglerbeine? Von oben herrliche Aussicht über den River Fal. Unten sehen wir unser Boot am Steg liegen.

Abends probiere ich mit einigem Erfolg eins der Rezepte aus Jupiter Moons Cook Book. Es fehlten ein paar Zutaten, und meine Fantasieeinlagen könnten noch verbessert werden.

39. (Di. 17.08.04) Noch späteres Aufstehen. So was. Aber es scheint die Sonne und wir frühstücken im Cockpit. Dann ab zur Library, interneten. Wir verbringen fast 3 Stunden dort. Leider sieht das Wetter inzwischen very british aus, heißt, wir laufen hochsommerlich bekleidet durch den Regen. Unterbrechung beim Chandler, die von Anke bestellte Musto HPX Jacke ist da. Anprobe, Zufriedenheit, diesmal keine Kompromisse mehr. Kauf von Jacke und Hose. Bei dem Preis hätte der Chandler das Segelreparaturtape ruhig umsonst dazu geben können. Nächstes Mal handle ich. Vorteil für Anke, sie kann jetzt regenfest den Restheimweg antreten.

Kochen heute englisch früh. Abends fängt es an zu blasen und zu regnen. In einer Regenpause bringen wir eine zusätzliche Landleine aus, aber die Pause währt nur kurz und wir werden beide pitschnaß. Jetzt habe ich endlich einen Anlaß, den Ofen anzumachen. Nicht wegen der Temperaturen, sondern um das Boot und die Klamotten zu trocknen. Und zum ersten Mal schaffe ich es, dass der Ofen auf Anhieb brennt. Es wird schnell warm, und die trockene Hitze ist sehr wirkungsvoll. Während des Abwaschens haben wir allerdings eher Saunafeeling. Und dass der Ofen in der Startphase anfängt zu glühen scheint wohl typisch zu sein. Machen jedenfalls ein Beweisfoto, das wir Herrn Shipshop schicken wollen. Bei unserem ersten Zündversuch bollerte der Ofen dermaßen und glühte, dass wir mit dem Feuerlöscher daneben standen.

Auszug aus meinem unregelmäßigem Tagebuch

13.07.04

Der Ofen röhrt und bollert, das Ofenrohr glüht. Bitte Anke vorsichtshalber den Feuerlöscher zu holen und frage mich, wie man im Ernstfall einen glühenden Ofen löscht. Rufe Herrn Shipshop an, um mal nachzufragen, wie diese Öfen denn nun brennen sollen. Antwort: „Ist das der Ofen, der da hinten so röhrt? Na ruft mich in einer halben Stunde noch mal an, falls Ihr noch nicht abgebrannt seid."

Der Ofen trocknet mit der kleinsten Heizleistung Schiff und Klamotten wunderbar, und schließlich sitzen wir halbnackt im Salon und schauen uns im Computer „Road to Perdition" an. Gehen zufrieden ins Bett und vergessen, dass in der Pantry eine Luke sperrangelweit offen steht. Die Nacht ist reich an Schauern, und unser Boot am nächsten Morgen reicher an Wasser. Außerdem hing meine so schön getrocknete Hose genau unter der offenen Luke. Mist.

40. (Mi. 18.08.04) Etwas abseits von uns liegen zahlreiche Ankerlieger. Wir trauen uns offenbar noch nicht. Uns fehlt offensichtlich noch das Zutrauen ins Ankern unter widrigen Umständen, und für heute sind stürmische Winde angesagt. Bleiben daher längsseits im Päckchen an dem Gästesteg. Unter den Ankerliegern, aber auch im Hafen, sind zahlreiche Boote fremder Nationalitäten. Finnen, Norweger, Franzosen, Belgier, Deutsche, Schweizer, Dänen und ein Schwede. Die Szene wird hier deutlich internationaler, und offensichtlich warten die meisten davon auf den richtigen Wind für die Biskaya.

Heute gammeln wir anfangs ein wenig rum, doch dann Aktivität. Die Schapps 16 – 18 (wir haben begonnen, jeden Stauraum zu nummerieren und dessen Inhalte zu erfassen) werden ausgeräumt, katalogisiert, umgestaut und eingeräumt. Ergebnis nach zweieinhalb Stunden Arbeit: Wir müssen noch einkaufen. Nichts wie ab in den nächsten Supermarkt. Und wie gut, dass wir eine faltbare Minisackkarre, unseren Hackenporsche, haben. Den brauchen wir auch für die Mengen die zusammen gekommen sind. Schließlich kann man sich ja mit dem, was auf dem Einkaufszettel nicht zufrieden geben. In England gibt es ja durchaus leckere Dinge, die man unbedingt ausprobieren muß. Überraschung am Steg, Unser Nachbarlieger kommt ebenfalls gerade vom Einkauf zurück, mit einem Hackenporsche!

Stauen, Listen aktualisieren, und schon ist Zeit, das Abendessen zu bereiten. Heute gibt es Hühnerbrüste mit Salat und Reis, um unsere Grillsaucen zu reduzieren. Schleppen seit der Farewell-Party einen Riesenvorrat davon mit. Komisch. Wir haben den ganzen Tag keine Langeweile gehabt, immer gab es letztlich was zu tun, und abends sind wir rechtschaffen müde und hungrig. Wie war das eigentlich früher? Da musste man sich ja um die gleichen Dinge kümmern, aber auch noch nebenbei acht Stunden arbeiten?

Start: 24.07.04
Lemwerder
Falmouth
Ankunft 15.08.04
IRLAND
Dublin
Dundalk
Mullingar
Wexford
Cavan
WALES
ENGLAND
GROSSBRITANNIEN
UND NORDIRLAND
London
Birmingham
Manchester
Leeds
Sheffield
York
Kingston upon Hull
Grimsby
Lincoln
Nottingham
Derby
Leicester
Norwich
Great Yarmouth
Stoke-on-Trent
Wolverhampton
Coventry
Northampton
Hereford
Gloucester
Oxford
Ipswich
Colchester
Southend-on-Sea
Swansea
Cardiff
Bristol
Taunton
Exeter
Southampton
Brighton
Hastings
Torquay
Plymouth
Falmouth
Ärmelkanal
Dunkirchen
Calais
Dieppe
Abbeville
Cherbourg
Le Havre
Caen
Lisieux
Évreux
Rouen
Amiens
Beauvais
Paris
Dreux
Saint-Malo
Brest
St-Brieuc
Quimper
Rennes
Laval
Alençon
Le Mans
Orléans
Troyes
Sens
Chaumont
Épinal
Colmar
Mülhausen
Freiburg
Straßburg
Stuttgart
Karlsruhe
Saarbrücken
Mannheim
Metz
Saint-Dizier
Épernay
Reims
Laon
Sedan
Luxemburg
Lille
Charleroi
Namur
Lüttich
Brügge
Gent
Antwerpen
Brüssel
Breda
Tilburg
Rotterdam
Den Haag
's-Gravenhage
Haarlem
Amsterdam
Amersfoort
Arnheim
Nimwegen
Ede
Zwolle
Groningen
Assen
Emden
Wilhelmshaven
Aurich
Oldenburg
Cuxhaven
Hamburg
Itzehoe
Bremerhaven
Bremen
Hannover
Osnabrück
Bielefeld
Detmold
Göttingen
Gütersloh
Dortmund
Duisburg
Essen
Kassel
Krefeld
Düsseldorf
Köln
Neuwied
Frankfurt/Main
Hanau
Wiesbaden
Bad Kreuznach
Luxemburg
Nordsee
FRIESISCHE INSELN
NIEDERLANDE
NIEDERSACHSEN
BELGIEN
DEUTSCHLAND
HESSEN
BAYERN
NORD-PAS-DE-CALAIS
PICARDIE
FRANKREICH
BRETAGNE
LORRAINE
LOTHRINGEN
ATLANTISCHER OZEAN
Golf von
Seine
Oise
Maas
Ems
Rhein