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 41 – 80 Falmouth bis Alvor / Lagos

41. (Do. 19.08.04) Wasser bunkern, tanken (der Liter für 42 pence, sehr günstig), und auf einen Ankerplatz verholen. Bei dem starken Wind brauchen wir drei Anläufe bis ich JUST DO IT mit der Nase im Wind halten kann, so dass wir auch da zwischen den anderen Booten zu liegen kommen, wo wir uns haben wollen. Noch einmal interneten, da ich auf eine Email meines Büros antworten will. Hatte meine Bürowirklichkeit mittlerweile ganz vergessen, aber die Email hat mich wieder in das Alltagsleben zurückgeholt. Konnte, da ich mir so viele Gedanken gemacht habe, sogar eine Nacht nicht richtig schlafen. Dem wollte ich ja eigentlich entfliehen.

Es folgen mehrere Einkaufstouren, um unsere Bestände aufzustocken. Dann wird im Boot umgestaut. Alles fertig machen für die Biskaya-Querung. Vor allem die Hundekoje muss endlich frei werden und als See- und Schwerwetterkoje verfügbar sein. Wird auch höchste Zeit, haben hier offensichtlich ein feuchtes Kapokkissen eingelagert, und nun riecht es in der Hundekoje schon schimmlig. Bärks.

Dann noch mal ins Internetcafe. Wetterprognose der nächsten Tage. NW-Wind für morgen, allerdings recht stark, dann abflauend und die nächsten Tage aus allen Richtungen, mehr oder weniger stark, aber kein Sturm. Kann man nutzen. Danach scheint sich ein Hoch aufzubauen, was bedeuten würde, dass möglicherweise ab Mitte nächster Woche vorwiegend Motoren angesagt sein könnte. Hmhm.

Jedenfalls gehen wir heute erst einmal essen. Indisch-Nepalesisch. Gut und lecker, aber nicht gerade preiswert. Unter dem Strich hat uns der Restaurantbesuch rund 50 EUR gekostet. Na, dafür liegen wir heute Nacht preiswert vor Anker. Auf dem Rückweg schallt uns von mehreren Seiten Musik entgegen. In einigen Kneipen gibt es Live-Musik. Das ist hier offensichtlich Usus, findet fast täglich statt, und kostet meist keinen Eintritt. Landen schließlich bei den „Sex Slaves from Hell“. Eine cornische Irish Folk-Rock-Gruppe. Die beiden front girls, eine Geigerin und eine Gitarristin, im Mini mit (Segler-) Stiefeln sind schon etwas älter, aber die Gruppe macht richtig Dampf und das Publikum ist begeistert. Wir auch. Der arme Fish and Chips-Verkäufer auf der gegenüberliegenden Straßenseite gestikuliert ganz traurig, dass doch mal jemand zu ihm rüberkommen soll, was essen. Kein guter Tag für ihn heute.

Falmouth hat wirklich Atmosphäre und Charme, und wir fragen uns, ob wir es richtig machen, wenn wir morgen abreisen.

42. (Fr. 20.08.04) Stehen etwas früher auf, um möglichst früh den Hafenmeister bezahlen zu und unser avisiertes Fax holen zu können. Gehen auf Internet-Wunsch von Norbert und Antje noch schnell zu Trago Mills um 10 l äthylisierten Spiritus zu kaufen. Gefährlicher Laden, aber nicht teuer, und so steigen unsere Ausgaben ein weiteres Mal.

Liegegeld in Falmouth:
Am Steg 19,00 £/Tag
Vor Anker 5,00 £/Tag

Auf dem Rückweg zum Boot preit uns die Frau von der DOLPHIN an. Sie und ein Däne wollen auch heute starten. Sieh da. Wir klaren dann auch unser Boot auf, wie viele andere rings uns herum ebenfalls, aber dann erlahmt bei allen der Elan. Wer geht als erster raus? Offensichtlich wollen doch alle lieber die mittlerweile starken Böen bis zu 28 kn noch im sichern Hafen abwarten. Beim An-Bord-nehmen unseres Dingis haben wir Glück im Unglück. Wir heben es in der Regel mit einem Fall an Bord, wobei der Außenborder noch montiert bleibt. Der Wind fasst unter das Boot, und es macht beinahe eine Rolle über Kopf und dreht sich um die Längsachse. Der Außenborder

bleibt glücklicherweise dran und dreht auch nicht durchs Wasser. Jetzt wissen wir, bei starkem Wind den Außenborder lieber vorher an Bord nehmen oder zumindest zum Wind hindrehen. Das erschwert es dem Wind, das Beiboot zu erfassen.

Mittlerweile sitzen wir im Salon, trinken Tee und warten die Wetterentwicklung ab. Wie die anderen offenbar auch. Uns treibt ja nichts, Und letztlich ist es egal, ob wir uns die Nacht um die Ohren schlagen, weil wir mittags gestartet sind, oder ob wir erst, sagen wir um Mitternacht, starten.

Kurz nach Sieben ausgeprägte Aktivitäten beim Finnen. Der Anker geht mit Mühen hoch, offenbar Probleme mit der manuellen Ankerwinsch. Dann ist er aber frei und verlässt die Bucht. Auch auf den anderen Booten beginnen die Aktivitäten. Wir müssen uns noch etwas gedulden, das Abendessen ist gerade fertig geworden. Um 20:25 ist es dann so weit. Der Motor wird gestartet, der Anker gelichtet. Braucht etwas, um ihn auszubrechen. Außerdem haben wir Probleme mit der elektrischen Ankerwinsch. Kette verkeilt sich im Fallrohr, dann im Abweiser an der Kettennuß und löst dies aus ihrem Sitz. Aber wir bekommen alles klar. Gleich danach wird das Groß gesetzt und wir motoren aus der Bucht. Sobald wir von einem Felsen, der noch auf unserem Weg liegt, sicher frei sind, steigt auch die Fock, und wir segeln. Wegen des nachlassenden Windes sogar ungerefft.

20./21. - 25.08.04.
Falmouth - Sada
593 sm (1.459,1 sm)
Wind: mal so mal so, meist S - W (4) 5-7, zum Schluß NW 4, abnehmend N 3

43. (Sa. 21.08.04) In der Nacht gehöriges Gerummse. Die See ist rau und hackig. Nicht gerade komfortabel. Wo bleibt die berühmte lange Atlantikwelle? Zwischendurch bei 19 kn Wind schnelle Fahrt, meist zwischen 7 und 8,5 kn. Halbwindkurs. Das Boot wirkt nicht übertakelt und Onkel Heinrich macht seine Sache gut. Das Boot hat viel Lage und ein penetranter Dieselgeruch breitet sich aus. Nach kurzem Suchen stellen wir fest, dass der Diesel am Durchbruch für die Füllstandsanzeige sowie am Durchbruch für die Ofenversorgung austritt. Wir legen den Wachrhythmus fest: Dreistunden-Wachen ab 21:00 beginnend. Anke will die Hundewache, also die ab 24:00. Hat dabei etwas Pech, unstetiger Wind und Uneinigkeit mit Onkel Heinrich. Als ich die nächste Wache antrete ist Anke ziemlich frustriert.

Am Nachmittag beginnen wir damit, die Bilge vom Diesel zu befreien. Nach einer Stunde Teamwork ist das Mögliche getan. Würg. Schnell ein Bier zur Erholung. Zur Entschädigung sehen wir nur wenige Minuten nach getaner Arbeit ein an der Oberfläche schwimmenden, sehr großen Hai. Ein Basketshark? Nur etwa 30 m von uns entfernt. Zahlreiche Vögel begleiten uns: Basstölpel, Eissturmvögel und eine Schwalbenart. Ich muß ständig pinkeln. Wirklich lästig. Jedes mal Ölzeug aus, Ventile auf, Geschäft erledigen, Ventile zu, Ölzeug an. Bestimmt 10x am Tag. Hoffentlich gibt sich das. Der Rhythmus die nächsten drei Jahre schafft entweder die Ventile oder mich.

(So. 22.08.04) In der Nacht fantastisches Meeresleuchten. Im Kielwasser eine blassbläuliche Leuchtspur mit hellweiß leuchtenden Einsprengseln. Der Himmel ist bedeckt, aber die Venus leuchtet so kräftig, dass sie die Wolkendecke durchdringen kann. Stoßen in der Nacht wieder auf die DOLPHIN. Bleiben lange Zeit auf dem gleichen Kurs, folgen ihr aber nicht, als sie über Stag geht. Wie sich später zeigt, ein Fehler. Wir haben nicht sorgfältig genug die Wetterberichte erfasst und bekommen daher zu spät mit, dass das angesagt Tief mehr Wind mit sich bringt als ursprünglich prognostiziert. Wir segeln munter einem kleinen Sturm entgegen, da wir – wie klassisch empfohlen - West machen wollen. Machen erst viel später kehrt, um dem Schlechtwettergebiet auszuweichen und Hören in Funke und Radio, dass in der „berüchtigten“ Biskaya (gemeint ist das Vorhersagegebiet Biskaya, das mit der tatsächlichen Biskaya nicht übereinstimmt, wir befinden uns im Vorhersagegebiet Fitzroy) viel besseres und günstigeres Wetter herrscht. Folge: Segeln nach der Wende fast in Gegenrichtung und haben kaum Fortschritte nach Süd. Überhaupt segeln wir seit vorgestern Abend ständig auf Am-Wind-Kurs. Ahnen noch nicht, dass dies bis 20 Meilen vor La Coruna so bleiben wird.

Kämpfen uns Stunde um Stunde gegen eine hackige See voran. Wenig Fahrt, bockendes Schiff. Im Boot wird man hin und her geschmissen, muß sich immer festhalten, und dennoch, die blauen Flecke und leichte Prellungen werden zahlreicher.

Anke leidet besonders, da sie bei den heftigen Schiffsbewegungen und dem Lärm nicht schlafen kann. Das fällt mir einfacher. Wie hat Erdmann das bloß bei seiner Nonstop-Weltumseglung gegenan ausgehalten? Zwischendurch Steuerleine von Onkel H. neu fixiert. Scheuerte durch.

(Mo. 23.08.04) Wir bocken weiter. Onkel H. stört die Stimmung, weil er erbärmlich quietscht. Wird immer schlimmer. Anke wird auch immer unlustiger, jetzt stört auch noch OH ihren Schlaf in der Hundekoje. Suche DW 40 und sprühe alles ein, was ich erreichen kann. Ohne Erfolg, außer dem, dass die Reibungsbremse von OH jetzt durchrutscht. War nicht im Sinn des Erfinders und macht ihn in rauer See unzuverlässig. Erst in der Morgendämmerung finde ich heraus, dass OH unschuldig ist. Das Geräusch kommt vom mittleren Lager des Ruderschaftes. In einer Minute ist es beseitigt. Welche Wohltat. In der Nacht zahlreiche Schiffe. Eins fällt sehr aus dem Rahmen: 1 weißes Licht, dann lange Zeit nichts, dann 1 weißes und ein rotes Licht. Offenbar ein Tanker, der unseren Weg kreuzt. Bekomme fast Angst, dass er nicht durch ist und wir sein Heck rammen, so lange dauert der Durchgang. Nur das Radar beruhigt, danach ist er noch eine halbe Seemeile weg.
Toilettenakrobatik. Gar nicht zu beschreiben. Auspuhlen aus dem Ölzeug bei Hack. Dann nur nicht vom Thron fallen, und wieder Einpuhlen. Dabei x-mal gegen irgendwelche Kanten geschleudert, den Halt verloren usw.
Die Freiwache erhält auch nur Teile ihres Schlafkontingents. Die Wechselzeiten nutzen wir für Segelmanöver. Finden heraus, dass wir untertakelt fahren. Mit mehr Fläche sind wir schneller und die Bewegungen werden angenehmer. Lehrstunden. Am Morgen ein Meer wie flüssiges Silber gegen die Sonne gesehen, sonst ein tiefblaues Türkis. Einer erfreut uns: Wirbel-Willi. Er erzeugt genug Strom, um alle Instrumente, Radar, Positionslichter und den Kühlschrank zu versorgen. Vielen Dank an Familie Seifert.

Das Mittagessen geht nur mit Manöverbesprechung: Essen fertig? Erklären von Standort, Haltung und Ablauf der einzelnen Bewegungen und Handreichungen Übernahme von Schüsseln und Inhalten, geordnetes Setzen, auf den Salonboden selbstredend, gebeugte Speiseaufnahme. Noch sinnvoller ist, wenn man sich an die verabredeten Manöverschritte auch hält. Aber es geht alles gut, und ein mit warmem Essen gefüllter Bauch erfüllt die Lebensgeister mit neuem Elan.

Am Morgen hatte ich gesehen, wie sich von der großen Luke mehrere Wassersträhnen in die Doppelkoje ergossen. Unsere Lieblingskojen. Mit den teuren neuen Matratzen. Wir sind begeistert. Es stellt sich aber schnell heraus, dass die Luke dicht ist. Das Wasser ist über den Doradelüfter an Backbord eingedrungen und dann die Deckenwegerung entlang gelaufen. Glücklicherweise sind nur ein paar Bücher feucht und auf die Koje legen wir einen Segelsack, der ist wasserdicht. Später, ich wache im Cockpit, ein Schrei von unten. „Was ist los?“ Gezeter und Geschimpfe. Verstehe kein Wort. „Was ist looos?“ Noch mehr Gezeter. Anke hat entdeckt, dass

mittlerweile noch mehr Wasser eingedrungen ist. Die Hälfte der Bücher naß, auf dem hinteren Drittel des Backbord-Schwalbennestes ein See und schlimmer noch, ein zweiter See auf den Kojenbrettern. Die hinteren Polster quietschnaß. Anke ist völlig fertig. Macht sich dann aber entschlossen daran, das Wasser zu beseitigen. „Anke, Ich mache mal einen Rundblick.“ Klingt wie der Versuch, mich vor den Trockenlegungsarbeiten zu drücken, ist aber bitter notwendig. Bin fasziniert von den Bewegungen der teilweise gischtenden See. Eine richtige Fontäne wird aufgeworfen und vom Wind verweht. So etwas müsste man vorher wissen, um es zu fotografieren. Da noch eine Fontäne und noch eine. Fontänen? „Wale, Anke, Wale, Wale!“ Vor uns schwimmen Wale. Sie kommen näher und kreuzen unseren Kurs, Vielleicht 80 Meter vor uns. Ich stehe bereits am Ruder, um ausweichen zu können. Dann sehen wir einen ersten Körper. Groß und dunkelgrau, kleine Finne. Da, Fontäne und dann: ein Rücken wälzt sich lang und langsam durch die Oberfläche. Und noch einer. In etwa fünfzig Meter Distanz schwimmen sie vor uns durch und ziehen nach Osten. Wir beobachten. Plötzlich kommen sie wieder näher. Immer näher. Direkt auf uns zu. „Martin, die kommen immer näher, was haben die vor? Mir ist mulmig.“ In höchstens dreißig Metern Entfernung drehen sie ein und begleiten uns. „Was wollen die?“. „Die sind bestimmt neugierig. Die machen boatwatching.“ Erst denken wir, es sind Pottwale, doch einmal kann Anke ein Maul besser sehen. Barten. Die Tiere sind etwa so lang wie unser Boot. Grauwale?

(Di. 24.08.04) Weiter hart am Wind. Wer hat eigentlich diese Wetterprognosen erstellt. Sowohl der britische Wetterdienst als auch „Seewetter“ hatten eine freundlichere Entwicklung prognostiziert. Kein Schiffsverkehr. Fast keiner, bis plötzlich hinter dem Segel ein Frachter auftaucht. Kollisionskurs? Ich peile und peile. Könnte passen,

könnte nicht. Mache dann vorsichtshalber ein Ausweichmanöver. Erscheint mir doch verdammt knapp zu werden.
Am späten Vormittag wird die See so moderat, dass ich mich zum ersten Mal seit unserem Start waschen kann. Und immerhin scheint heute die Sonne und es ist nicht mehr kalt. Das Frühstück erfolgt dennoch im Stehen und in kleinen Häppchen, da sich nichts auf dem Tisch bzw. Ablagen hält. Das bedeutet, jeder Happen wird separat zubereitet, und nur die notwendigsten Dosen und Behälter stehen auf einer rutschfesten Unterlage vor dem eigenen Bauch. Der verhindert nach Möglichkeit deren Abgang, geht allerdings gelegentlich selbst samt zugehöriger Crew auf Reise. Werde mutig und hole den Computer raus. Hätte ich mal lassen sollen. Innerhalb einer halben Stunde wird die See wieder rau und nichts geht mehr.

Aber der Ehrgeiz hat mich gepackt. Auf dem Atlantik muss auch immer gekocht werden. Also üben: Kochen bei Lage und Bock. Heute gibt es Ratatouille mit Reis. Dazu wird jede Zutat möglichst zum passenden Zeitpunkt geschnipselt und wandert dann direkt in den Topf. Nichts unnötig rumstehen lassen. Gestern gab es gewissermaßen als Fingerübung schon einen Tomaten-Gurkensalat. An den ersten Tagen waren wir froh über unsere Fertiggerichte aus Dosen.

(Mi. 25.08.04) Weiter am Wind. Aber ruhige Nacht. Kein Schiffsverkehr. Da wird die Müdigkeit noch deutlicher. Stecke mir den Küchenwecker in die Tasche und lasse mich alle 15 Minuten wecken. So kann ich auch während der Nachtwache ein wenig dösen. Mit dem Wachwechsel um 6:00 wechseln wir die Fock 2 auf Genua. Schließlich hat der Wind nachgelassen und mich nervt die Schleicherei. Kaum fertig nimmt der Wind wieder zu. Genua bergen, Fock 1 rauf. Um 6:00 oder kurz danach wollte ich in die Koje. Stattdessen ist es letztlich 7:30 geworden. Bin ziemlich fertig und ärgere mich, dass ich nicht doch gleich die Fock 1 gesetzt habe.

Der Tag beginnt grau, doch dann wird der Himmel zunehmend blauer. Bewundern die Farbe des Wassers. Silberbleigrau, klares Aquamarin und tiefdunkelblau, je nachdem, in welche Richtung man schaut. Obwohl ziemlich fertig, freue ich mich auf die Ankunft. Das bedeutet Schwung und ich mache zum Frühstück Rührei. Zum erstenmal seit dem Start können wir gemeinsam am Tisch sitzend essen.

Irgendwann sage ich zu Anke „Ich muß mal schauen, ob es schon Land zu sehen gibt. Die Küste müsste hoch und von weitem zu sehen sein.“ Und tatsächlich, ganz ganz schwach zeichnet sich die Kontur einer Küste im Dunst ab. Es ist 10:45. Bin fröhlich und lasse meiner Begeisterung Lauf. Singe erfundene Lieder und gebe eine Menge Blödsinn von mir. Anke dagegen ist etwas unglücklich, mit sich und darüber, dass ich fröhlich bin und überhaupt. Na, wird sich wieder legen. Ich lasse mich dagegen kaum bremsen. Der erste Landfall nach einem Mehrtagestörn über die Hohe See, über die Biskaya. Da muss man doch fröhlich sein.

Später – Anke hat sich hingelegt – nimmt der Wind über die Schmerzgrenze ab. Will sie nicht wecken und mache das Segelmanöver allein. Fock bergen (schwierig), Genua setzen (einfach), Fock an der Reling anlaschen (viel Arbeit). Zwischendurch rutscht immer die Relingsrolle durch. An der Reling fahre ich eine Multirolle spazieren. Meine feste Schleppangel, sozusagen. Hatte ganz vergessen, das sie draußen ist. Mit der jetzt schnelleren Fahrt rutscht sie unter dem Wasserdruck durch. Fange sowieso nichts. Also rein damit. Geht erstaunlich leicht. Hoffentlich ist der Köder noch da. Dann sehe ich ein paar Meter hinter dem Boot den Paravent auftauchen und gleich drauf etwas silbriges. „Ein Fisch. Anke, ein Fisch“. Vorbei ist es mit dem Schlafversuch. Anke muß aufstehen und helfen. Habe den Fisch am Boot, kann jetzt schlecht die Fahrt wegnehmen um ihn zu keschern. Also schnell so an Bord. Der Arme hat ja wohl schon genug gelitten. Anke kommt auch schon mit Feile und Messer. Bin selten entschlossen, schnappe mir den Fisch und gebe ihm kräftig eins mit dem Feilengriff auf den Kopf. Gut getroffen. Die Reaktion ist sofort und eindeutig. Schnell noch mit dem Messer kehlen. Anke kommt bereits mit meinem Fischkochbuch. Teubners Fischlexikon. Eigentlich ein Kochbuch. Aber von einer Qualität, die jedes Bestimmungsbuch übertrifft. Erst mal feststellen was wir hier haben. Auf jeden Fall einen Thunfisch. Blätter, blätter. Körperfarbe, aha, Seitenflossen über die Körpermitte hinausragend, ein Weißer Thun muß es sein. Ein hochbewerteter Speisefisch. Wir

sind begeistert, und Ankes Stimmung wieder da. Heute Abend gibt es Grillfisch nach JUPITER MOON. Und als Vorspeise Sashimi. Lecker lecker. Uns fehlt leider nur der eingelegte Ingwer. Aber da werde ich noch eine Quelle finden.

Etwa 20 Meilen vor dem Ziel raumt der Wind, und erstmalig können wir entspannter segeln. Und dann wird der Wind so schwach, dass wir den Motor anwerfen, um nicht zu spät in Sada anzukommen. Um 20:05 erstirbt der Motor, die Leinen sind fest.

44. (Do., 26.08. bis Sa. 28.08.04)
Hafentage. Schlafen lange und fest, dann geht es als erstes zum Duschen und zum nahe gelegenen Supermarkt, um frisches Brot für das Frühstück zu holen. Die Besichtigung wird zum Erlebnis: Ein unglaublich vielseitiges Angebot, und alles superordentlich präsentiert. Jede Dose oder Flasche oder Packung, egal ob in erster oder letzter Reihe ist ordentlich mit dem Etikett nach vorne ausgerichtet. Nirgends eine verbeulte Dose oder unansehnliche Ware. Gehen fast durch jeden Gang des Supermarktes, um dessen Angebot zu studieren. Schließlich obsiegt der Hunger, und es geht erst mal wieder an Bord. Noch eins bringt der Besuch: In Spanien gibt es an jeder Ecke hinreißende Frauen und durchaus auch gut aussehende Männer, die Welt ist nach den ernüchternden englischen Eindrücken wieder in Ordnung.

Sada ist eine moderne Stadt, deren wenige noch erhaltene alte Gebäude deutliche Spuren des Jugendstils, von Art Deco und Bauhaus tragen. Es gibt eine umfangreiche Versorgung mit allen Dingen des täglichen Bedarfs. Das Stadtbild prägen Grünanlagen und die zentrale Uferpromenade mit Sandstrand. Alles äußerst gepflegt. Getrennte Müllsammlung, Hundeklos, Radwege mit zweispurigen Fahrbahnen. Wir sind schwer beeindruckt. Wir bekommen auch die meisten Ersatzteile für die beabsichtigten kleineren Arbeiten am Schiff. Onkel Heinrich bekommt kugelgelagerte Umlenkblöcke und Schnappschäkel, um die Steuerleinen schneller aus- und einhängen zu können und sie vor dem Schamfilen zu schützen. Außerdem werden das Boot, unser Ölzeug und noch ein paar Utensilien einer umfassenden Süßwasserdusche ausgesetzt. Dann heißt es für mich Großeinkauf im Champion, dem Supermarkt. Höre erst mit dem Beladen des Einkaufswagens auf, als ich befürchte, dass mein Hackenporsche mit den beiden Klappkisten unter der Last zusammenbrechen wird. Habe 36 Getränkedosen, 5,5 l Sprudel, 2x Sherry, zahlreiche Gemüsekonserven, Konserven mit hiesigen bzw. spanischen Spezialitäten, 7 kg Trockenbohnen, Dauerwürste, regionalen Käse, Brot und Frischgemüse für den heutigen Abend gekauft. Den auch noch anvisierten Wein lasse ich stehen, will nicht noch mehr schleppen.

Am Samstag stehen wir früh auf und fahren mit dem Bus nach Santiago de Compostela. Gute Verbindung, wir sind früh da und finden auch noch den absolut kürzesten Weg von der Busstation in das Stadtzentrum. Mit Trampelpfaden und quer durch diverse Parks. Santiagos Kern ist durch spätmittelalterliche Bebauung geprägt. Viele kleine Läden, Cafes, Bars. Empfehlenswert: die Tarta de Santiago, ein Kuchen, der an jeder Ecke feilgeboten wird. Eindrucksvolle Fassaden in der ganzen Stadt, besonders aber an der Kathedrale. Auffallend, das hohe Gemäuer (Türme, Dächer) ist teilweise sehr belebt, Gras und Schösslinge von Gehölzen. Innen ist die Kathedrale scheinbar sehr verwinkelt. Zahlreiche Seitenaltäre: Die Beichte kann in jeder Sprache abgenommen werden, die Beichtstühle sind entsprechend gekennzeichnet. Der Altar ist von einzigartiger Mächtigkeit und scheint vor allem aus Gold und Silber zu bestehen. Aztekengold, wie ich mutmaße. Dennoch, ein beeindruckendes Gotteshaus. Eine andere Kirche, die wir uns kurz ansehen beeindruckt durch die Darstellung des Kreuzwegs mit halbplastischen Reliefs. Die Pilger strömen in den rückwärtigen Teil der Kathedrale, ein Heiligenbild küssen bzw. es mit der Stirn berühren. Überhaupt prägen die Pilger das Stadtbild: denn ein zünftiger Jakobspilger wandert in auffallender Tracht: mit Umhang, Stock, Jakobsmuschel und Kalebass.

Zurück in Sada stürzen wir uns in den riesigen Wochenmarkt, der offenbar noch bis spät in den Abend besucht wird. Schinken, Dauerwurst und Käse scheint Spezialität der Region zu sein. Der Käse der Marktfrauen ist selbst gemacht und teilweise noch so jung und fragil, dass er wegläuft. Die ganze Stadt ist auf den Beinen und promeniert vom Wochenmarkt bis zum Hafen und zurück. Die Jugend der Umgebung fällt in Sada ein, beeindruckend aufgebrezelt, und wird hier wohl die Nacht zum Tage machen.
Abends halten wir bei ein paar Flaschen Wein Klönschnack mit Sally und Marc aus Plymouth. Sie haben mit ihrer ORCHIDD vergleichbares vor wie wir. Erst um halb drei gehen wir ins Bett. Sind gespannt, wann wir uns wieder begegnen.

29. - 30.08.04.
Sada – Isla del Norte
128,5 sm (1.587,6 sm)
Wind: NW – NE 4-5
Liegegeld Sada: 95,- € für 4 Tage

45. Da wir beschlossen haben, über Nacht zu fahren, haben wir keine Eile. Das Boot wird in aller Ruhe aufgeklart und seefest gemacht. Noch schnell in die Stadt, interneten. Reingefallen. Heute ist Sonntag, und das Internetcafe macht erst um 16:00 Uhr auf. Dafür begegnen mir Dudelsackpfeifer in galizischer Tracht, denen ein paar junge Männer vorauseilen, die dicke Bündel Feuerwerksraketen mit sich tragen. An jeder möglichen und unmöglichen Ecke werden ein paar abgeschossen. Sie explodieren mit Blitz und Knall, aber wirklich lautem Knall, denn es ist schließlich helllichter Tag. Irgendeine Festivität scheint sich damit anzukündigen. Das ganze erinnert mich an Mexiko, Mescital del Oro. Dort gingen junge Männer einer Prozession voraus, um mit Böllerschüssen böse Geister zu vertreiben.

Unterwegs geht 1 Makrele an die Schleppangel. Leider bleibt sie ohne Gesellschaft. Nichtsdestotrotz: sie wird vertilgt, und diesmal gelingt das Apfel-Fischrezept besser. Jetzt habe ich den Bogen wieder raus. Der Wind bleibt freundlich, wenn auch ein wenig unregelmäßig. Das macht Onkel Heinrich zu schaffen, und Anke gelegentlich auch. Dennoch, wir kommen gut voran. Die Küste ist sehr gut befeuert, so macht die Navigation keine Probleme. Der

Wetterbericht von Finisterre Trafic sagt Nord bis Nordost 4-5 voraus. Das bringt genug Wind für uns und den Wirbel-Willi. So reicht unsere Energie auch gut für die Seglerlaterne und den Kühlschrank.

Am frühen Morgen beglücken uns unerwartet viele Fischer, teils unbeleuchtet. Erfordern ständigen und gewissenhaften Ausguck. Aber letztlich erreichen wir unser Ziel, die Isla del Norte or de Monte Agudo problemlos. Das Ankern klappt erst mit dem zweiten Versuch. Offenbar müssen wir die Kette kontinuierlich weiter laufen lassen, wenn der Anker Bodenkontakt hat, da sie insgesamt sehr langsam fällt. Die Gefahr, dass die Kette den Anker abdeckt besteht wohl nicht, eher, dass der Anker sich wegen zuwenig Kette nicht sofort eingräbt. Zum Abend hin frischt der Wind erheblich auf und dreht, so dass wir plötzlich auf Legerwall liegen. Kleine Felseninseln nur wenige Meter hinter unserem Heck beunruhigen uns. Also Ankerwache. D.h. ich ziehe in die Hundekoje, um dem GPS und seinem Ankeralarm möglichst nahe zu sein.

Heute zum ersten Mal auf dieser Reise gegrooved, um Martinas Worte zu gebrauchen. Also herumgehangen und sich dem süßen Nichtstun hingegeben. Das ist allerdings alles anderes als die Regel. Meist ist eine Menge zu tun, und der Ausspruch „wir arbeiten uns um die Welt“ erscheint uns sehr viel wirklichkeitsnäher als die Behauptung, wir segeln um die Welt. Neben dem Segeln und Navigieren ist Kochen, Abwaschen, Aufklaren, Wetterberichte erfassen, Vorplanung für die nächsten Tage, Beschaffung von Informationen, einkaufen, Wäsche waschen usw. angesagt. Einkäufe sind auch viel aufwendiger als zu Haus. Da man kein Auto hat, muß häufig in Etappen eingekauft werden, anders sind die Mengen nicht zu bewältigen. Außerdem benötigen die erforderlichen Wege zu Fuß erheblich mehr Zeit.

46. (Di. 31.08.04) Stehe auf, weil ich Rückenschmerzen habe. Blick aus dem Fenster. Fischerboote rings um uns herum. Jede Menge. Aber keine Leute zu sehen. Dafür jede Menge oranger Schwimmkörper. Dann taucht plötzlich ein Kopf aus dem Wasser, verschwindet, kurz tauchen noch zwei Beine und Schwimmflossen auf. Was ist das denn? Des Rätsels Lösung: Die Fischer tauchen nach Scheidenmuscheln. Zwischendurch kurvt noch ein anderes Boot: Servicio de Controla e Vixigancio. Jeder Fang wird offenbar kontrolliert. Sieh da, wer hätte das erwartet. Maßnahmen gegen überzogenen Raubbau.

Nach dem Frühstück die Pflichten: die Genua muß runter. Anders lässt sich das vordere Stag nicht dicht setzen, und das steht schon lange auf der Arbeitsliste. Heute, ohne Wind, ist die ideale Gelegenheit. Dann Dingi aufbauen. Rudere Anke auf die Insel. Großer Inselspaziergang. Ich versuche dagegen (erfolglos) Fische zu fangen. Später verlagere ich mich auch auf den Inselstrand, um hier auf Anke zu warten. Das ist besser, als vom Boot aus ständig Ausschau zu halten. Verschlafe fast, dass die Flut gestiegen ist und beinahe JUST DO LITTLE fortschwemmt. Genau in dem Moment, als es sich auf die Socken machen will schaue ich in die richtige Richtung und fange es noch schnell ein.

Später wird es erstaunlich neblig, auf der Luvseite der Insel, während auf unserer Leeseite schönster Sonnenschein herrscht. Die Nebelschwaden ziehen über die Hügel, lassen sonderbarerweise den Strand und die Bucht aus. Das Festland verschwindet innerhalb weniger Minuten den Blicken.

Anke nutzt den Nachmittag für eine Inselwanderung und kontrolliert vom Berg aus, ob das Meer tatsächlich noch da ist. .

47. (Mi. 01.09.04) Haben uns entschlossen, auf der Insel zu übernachten. Wozu am Abend nach Bayona fahren und Geld für eine Marina ausgeben. Auch am heutigen Morgen sind die Muscheltaucher wieder da. Sollte man vielleicht auch probieren. Aber

ohne Bleigewichte kaum machbar. Und was macht man dann mit den Dingern? Nehmen uns lieber eine andere Aufgabe vor, die wir lange vor uns hergeschoben haben. Der Wassermacher wird in Betrieb genommen. Wir sind geschlagene zweieinhalb Stunden beschäftigt. Manual lesen, Pumpe und Leitungen mit Seewasser füllen, den eigentlichen Wassermacher entlüften, undichte Schlauchverbindungen dichten. Letzteres erweist sich als nicht ganz einfach. Danach hat es mich endgültig erwischt. Steige in JUST DO LITTLE, unser Dingi, und rücke den Algen am Wasserpaß mit Spachtel und Topfschwamm zu Leibe. Bin bestimmt eine Stunde beschäftigt. Derweil optimiert Anke die Anbringung von Bootshaken. Die Schnellbefestigung ungenutzter Fallen sowie die Unterbringung des Dingi-Riggs. Es wird zukünftig am Steuerbordberwant befestigt. Dann noch die Bilge auspumpen. Kommt aber nur ein ¾-Eimer raus. Aber die etwas tiefere Steuerbordseite war eben so gut zugänglich. (Wie gut, dass ich nicht weiß, dass zwei Tage später eine Leitung des Wassermachers wieder lecken wird.)

Schließlich ist es so spät, dass es ja unsinnig wäre, nach Bayona zu fahren und Geld für eine Marina auszugeben. Wir bleiben hier.

Habe Just do it heute gar nicht verlassen. Nur um mit dem Beiboot einen Wasserball einzufangen, der vom Strand abgetrieben wurde. Abends gibt es unter dem Imperativ der Restverwertung Nudeln mit Sauce aus Zucchini, Zwiebeln, Kapern, dazu Knoblauch, Bärlauchpesto und Basilikum. Noch nicht ganz überzeugend, aber wir arbeiten dran. Um das Schiff schwamm (!) heute eine kleine blaue Krabbe, ruderte fleißig, um sich am Ort zu halten, und stopfte irgendwelche Krümel in sich herein.

02.9.04.
Isla del Norte - Bayona
8,5 sm (1.596,1 sm)
Wind: nicht der Rede wert
Liegegeld: 19,71 €

48. (Do. 02.09.04) Heute hat ein blöder Thun oder so etwas ähnliches meinen Köder samt Paravent verschluckt. Zumindest abgerissen. Selten dämlich. Jetzt hat er Haken und Gewicht im Maul, und die Pfanne ist nur mit Makrelen gefüllt. Aber das ist auch nicht schlecht. Glück im Unglück, dass ich neben der Relingsrolle auch die Kampfangel draußen hatte.

Die Fahrt nach Bayona ist nur kurz. Wegen des schlechten Wassers – zu viel schmutz – setzen wir den Wassermacher nicht ein. Bayona ist eine wunderschöne Stadt. Zwar viel Tourismus, aber vorwiegend Spanier. Die alte Bausubstanz ist gut erhalten, aber nicht auf Hochglanz geputzt. Unglaublich viele Bars und Restaurants. Lassen uns anstecken, Schließlich ist bald Mittag vorbei, und wir haben noch nicht gegessen. Ab in eine Bar. Essen gegrillte Paprika (kleine Paprikaschoten, vermutlich in Knoblauchöl frittiert, dann grobes Salz aufgestreut), Navales, das sind die Scheidenmuscheln (in Gemüsebrühe gedünstet, wahrscheinlich mit Hummerfond o.ä. und viel Knoblauch) und zum Schluß gibt es noch marinierten, gekochten Tintenfisch (Pulpa, warm, mit Knoblauchöl und grobem Salz), superzart. Dazu leckeren Weißwein.
Zockeln dann weiter durch die Gassen der Stadt, werfen einen Blick auf die Ausstellung von Inge Schramm, einer deutschen, hier lebenden Aquarellistin und beehren schließlich die Anlage des Parador mit unserer Aufwartung. Haben das glück, ohne Eintritt auf das Gelände zu kommen, da man uns offensichtlich als Teilnehmer einer Kreuzfahrtgesellschaft einschätzt, deren Besuch offensichtlich arrangiert ist.

Nach Besuch des Internetcafes – leider mit einer Datei vom Büro, die ich nicht öffnen kann - geht's zum Boot, kochen, essen. Anke bringt noch schnell eine Fuhre Wäsche zur Wäscherei, und ja, dann geben wir uns der Sucht hin: Star Trek TNG, zwei weitere Folgen schauen. Gestern hatten wir auch schon drei. Als wir aufhören, ist es bereits halb zwei in der Nacht. So was.

03.9.04.
Bayona – Viana do Castelo
39,8 sm (1.635,9 sm)
Wind: NW 1 – 2
Liegegeld Viana: 14,53 €

49. (Fr. 03.09.04) Gegen Mittag geht es los. Wollen nach Viana do Castelo. Mache fast das ganze Ablegemanöver selbst und vergesse, Anke zu sagen, dass sie vielleicht trotzdem gebraucht wird. So passiert, was kommen muß. Anke schwätzt munter mit einer Bootsnachbarin, ich schaue auch erst etwas spät, und als ich merke, dass der Wind den Bug wegdrückt, ist es für Anke zu spät, noch rechtzeitig zum

Abdrücken aufs Vordeck zu turnen. Auf den letzten Drücker erwischen wir mit unserem Anker den Pfahl, der unseren Fingerausleger hält. Scheppert etwas. Macht nichts, der ist stabil, und unser Vorbau samt Anker auch.

Jetzt aber ran. Rache für den Paravent von gestern. Kampfangel raus. Dauert auch nicht lange, und die Rolle sirrt los. Ich drauf gestürzt, die Bremse angezogen und reingekurbelt. Statt der vermuteten Makrele kommt dann aber nur ein Algennest. Mist. Nicht aufgeben, noch mal raus mit dem Köder. Kurze Zeit später zieht die Rolle wieder ab, diesmal aber richtig. Anke nimmt Fahrt aus dem Schiff. Nach wie vor starker Zug. Ich schlage an. Bestimmt ein fetter Thun. Das Kurbeln ist richtige Arbeit, immer mal wieder etwas nachlassen, dann wieder dicht holen. Den Fisch ermüden. Und jetzt ran mit dem Vieh. Was ist das denn? Ein dicker, bewachsener Kescher! Jetzt habe ich die Nase voll. Die Angel wandert unter Deck. Will nicht noch mehr Köder verlieren. So ein Dreck hier.

Rings um uns ist beeindruckende Brandung. Gestern sah es hier so friedlich aus. Aber heute, bei der Ausfahrt aus der Bucht von Bayona, herrscht ganz anderer Schwell, obgleich es kaum Wind gibt. Halten lieber einen respektvollen Abstand zur Küste, Motoren. Gute Gelegenheit, den Wassermacher mal richtig laufen zu lassen. In drei bis dreieinhalb Stunden füllt er unseren Tank mit rund hundert Litern Frischwasser. Toll. Ja, und dann kommen die Delphine. Bilde mir einen Moment lang ein, eine Haiflosse vorbeihuschen zu sehen, und dann erkenne ich: „Delphine, Anke Delphine!“ Vier Stück sind plötzlich da. Trotz des laufenden Motors und spielen um uns herum. Wir gehen zum Bug, lassen die Beine baumeln und rufen ihnen zu. Sie reagieren sichtbar und legen sich auf die Seite, um zu schauen, vor allem wenn wir mit den Beinen und armen dicht über der Wasserfläche rudern. Sie haben einen dunkelgrauen Rücken und einen weißlich-gelbgrauen Bauch, eine kurze Rückenfinne, einen gedrungenen, runden Kopf mit deutlich abgesetztem Schnabel. Der Schnabel ist gelblich gerandet. Sie schwimmen ganz dicht am Boot und manchmal haben wir Sorge, dass sie sich am Bug stoßen. Sie begleiten uns mehr als eine halbe Stunde und spielen mal näher und mal weiter weg. Einer setzt sich zwischendurch mal ab, um nahebei Fische zu jagen (!), und ein anderer macht mal einen Abstecher um auf dem Wasser ruhende Möwen aufzuscheuchen.

Der Rest der Fahrt lässt dann auch keine Kurzweil aufkommen, da ab der spanisch-portugiesischen Grenze die Zahl der Fischerfähnchen sprunghaft zunimmt. Müssen permanent scharfen Ausguck halten, wie die Engländer sagen, und ich steuere öfter per Hand, da mir das Autopilotfahren zu riskant wird. Zu guter Letzt frischt auch noch der Wind auf, eine dunkle Regenwolke hängt über unserem Zielort Viana do Castelo. Doch schließlich bleibt alles erträglich, im Hafen ist der Wind weg, so dass die Anlegemanöver in Ruhe gefahren werden können. In der Rezeption der Marina liegt eine ausführliche Liste, in der genau beschrieben wird, welche Dokumente vorzulegen sind. U.a. ein Mehrwertsteuernachweis, den wir natürlich nicht haben. Aber nach diesem unserem Sorgenpapier wird nicht gefragt. Wie schön. Da fällt uns ein Stein vom Herzen.

50. (Sa. 04.09.04) Viana do Castelo entpuppt sich als Kleinod. Der Ort besitzt eine gassenreiche Altstadt, die einen bunten Mix verschiedenster Geschäfte bis hin zu Edelboutiquen besitzt, in denen aber gleichzeitig normales Leben stattfindet. Von Balkon zu Balkon halten die Omis ihr Schwätzchen, und auf der Gasse werden Teppiche gereinigt. Etwas unterhalb der Reinigungsstelle stehen zwei Frauen mit Besen und fegen das ablaufende Wasser in einen Gulli, damit es nicht auf die nächste, ranghöhere Gasse läuft.
Wir können hier wunderbar unsere Einkäufe machen und ich finde sogar ein wunderbares Küchenmesser, das nun hoffentlich die fürchterliche Lücke schließt, die ich seit unserem Start bejammere: es fehlt ein gutes Hack- und Kräuterwiegemesser. Ja, und dann finden wir auch noch einen Spaghettihebelöffel. Nicht zu fassen.

In der Mittagshitze, warum auch zu einer anderen Zeit, machen wir uns an den Aufstieg zur Kirche Santa ..., die einige hundert Treppenstufen oberhalb des Ortes angelegt wurde. Schon auf halber Strecke schwitze ich wie ein Wasserfall. Anke hat glücklicherweise eine Wasserflasche eingepackt. Oben angekommen, muss ich erst mal Schatten und einen Trinkwasserspender aufsuchen. Wie gut, dass es überall im Süden die löbliche Einrichtung von Trinkwasserbrunnen oder –spendern gibt. Trotzdem fühle ich mich so verschwitzt gar nicht wohl, denn hier oben wimmelt es von Touristen und Hochzeitsgesellschaften. Die Kirche ist offenbar sehr beliebt, und die Hochzeiten werden am Fließband vorgenommen.

Von hier oben hat man eine wunderbare Aussicht, die die Aufstiegsmühen mehr als rechtfertigt. Nach Süden hin sieht man die Berge und eine bewegte Küste, nach Westen hin zeichnet sich im Dunst das schmale Vorland Vianas ab. Es besteht aus einem schmalen Felswatt und einem ebenso schmalen Marschland. In der Ferne zieht ein Segler seine Bahn. Nach Norden hin verstellt ein mit Eukalyptusbäumen bewaldeter Hügel die Sicht. Im Südosten zieht sich das Ästuar des Rio Viana durch die Stadt. Eine richtige Flusswattlandschaft mit Mäandern und Sandinseln. Das ganze wird überspannt von der Brücke des Monsieur Eiffel. Er hat hier eine doppelstöckige Eisenbrücke hinterlassen. Unten fährt die Eisenbahn und darüber der Straßenverkehr. Fußgänger und Radfahrer sind auch zugelassen. Erstaunlicherweise laufen auch auf der unteren Ebene Gestalten, klettern dann auf die Brückenpfeiler und angeln von dort aus.

05.9.04.
Viana do Castelo – Povoa de Varzim
25,2 sm (1.664,1 sm)
Wind: S 2 – 3
Liegegeld Povoa: 25,- €
für 2 Tage

51. (So. 05.09.04) Motor an und los. Es ist 11:50 Uhr, der Himmel ist bedeckt und die Sicht wird durch ausgeprägten Dunst beschränkt. Viel Spaß beim Ausguck nach Fischerfähnchen ist also programmiert. Außerdem kein Wind. „Wir motoren nach Süden.“ Unterwegs ein freundlicher Lichtblick: Vier Delphine gesellen sich zu uns und begleiten uns eine dreiviertel Stunde. Sie spielen um unseren Bug, beobachten uns ganz eindeutige und zeigen, was für gute Schwimmer sie sind. Zwischendurch macht der eine oder andere einen Abstecher und fängt einen Fisch oder ärgert einen Vogel, der sich auf dem Wasser ausruht. Wie das geht? Von unten Anschleichen und den Vogel dann in die Luft stubsen.

Tiefpunkt des Tages: Ein Schlauch unseres Wassermachers platzt unmittelbar vor dem Filter. Glücklicherweise merkt Anke das Malheur sofort und kann vermeiden, dass die Pumpe unser Schiff vollpumpt. Das wäre ja wieder was gewesen.
Erreichen Povoa de Varzim recht zügig. Der Ort ist schon von weitem an seiner Skyline zu erkennen. Er hat den Ruf eines Klein-Manhatten. Vor der wirklich einfach anzusteuernden Hafeneinfahrt stehen natürlich massig Fischerfähnchen. Warum sollte es auch ohne Spannung möglich sein, den Hafen zu erreichen. Sehr freundlicher Empfang. Man winkt uns schon von weitem zu und lotst uns auf einen Liegeplatz. Die Bediensteten bieten jede Hilfe an und der Club lädt uns zu einem kostenlosen Drink in die Club-Bar. Das sollte sich unser WYC mal zum Vorbild nehmen. Das Liegegeld ist mit 12,50 EUR die Nacht für die gebotenen Leistungen sehr günstig.

Wir sehen unsere heimischen Informationen über den portugiesischen Norder bestätigt. Der Wind ist keineswegs stetig und kommt nicht nur aus Norden. Im Gegenteil. Er zeigt einen ausgeprägten Mehrtageszyklus und durchläuft einmal alle Himmelsrichtungen von Ost über Süd, West und Nord und bläst dabei mit unterschiedlichen Stärken. Außerdem wird er in Küstennähe natürlich von Land- und Seewind überlagert. Jaja, Theorie und Praxis.

52. (Mo. 06.09.04) Arbeitstag. Schlauch Wassermacher austauschen. Vielen Dank an Suzanne und Brian, die uns ein passendes Schlauchstück geben konnten. Filter anders anordnen, um die Schlauchradien zu vergrößern. Diverse Abflussöffnungen an der Garege des Schiebeluks schließen. Sie ließen mehr Wasser rein, als das sie ihrer Aufgabe gerecht wurden. Backbord-Doradeventil versiegeln. Ließ bei schwerer See ebenfalls Wasser rein. Und so weiter. Am Nachmittag umd drei höre ich dann auf. Mache mich landfein und gehe in die Stadt. Vino Verde kaufen. Unser gestriger abendlicher Spaziergang hat uns die Reize der Stadt gezeigt – man sollte sich durch das Klein-Manhatten nicht abschrecken lassen, Povoa ist eine nette kleine

portugiesische Stadt – und uns vor allem eine schöne Weinhandlung finden lassen. Der Einkauf wird etwas kompliziert, da eine Verständigung nicht möglich ist und eine Verkostung auch nicht. Schließlich kaufe ich Vino Verde branco und rosso sowie Portwein mehr auf Verdacht. Finde allerdings auch einen Vino Verde, den wir schon in einem Restaurant getrunken haben, und von dem wir wissen, dass er gut ist. Haben sich die Damen hinter dem Verkaufstresen erst gewundert, was ich da für einen seltsamen Hackenporsche mit mir herumschleppe, so staunen sie jetzt, welche Lasten ich damit transportieren kann. Immerhin ziehe ich mit 33 Flaschen wieder aus dem Laden. Eine ist Geschenk des Chefs aufgrund des Umfangs meines Kaufs.

Am Abend erhalten wir von Suzanne ein Stück Pizza. Anschließend sitzen wir bis spät in der Nacht in ihrer KEFFY und erzählen. KEFFY ist eine Holzyacht, 1985 gebaut. Ihr ursprünglicher Besitzer ist wegen Drogenschmuggels in den Knast gewandert und das Schiff wurde beschlagnahmt. So konnten Brian und Suzanne das Schiff erwerben. Nach anfänglichen Versuchen, da und dort etwas zu verbessern haben sie gemerkt, dass das nichts bringt. Also wurde der gesamte Ausbau rausgerissen und das Schiff komplett neugestaltet. Es ist ein wahres Prunkstück. Wunderbare Holz- und Zimmermannsarbeiten. Alles sehr solide. Gute und praktische Lotsenkojen, ein vierflammiger Force Ten (mein Traum), Kühlschrank und Gefriertruhe, und und und. Die jetzige Reise ist ihre erste größere Fahrt, und nach einer sehr unruhigen Biskayaquerung stellte sich heraus, dass man das eine oder andere doch hätte anders lösen sollen. (Kennt man doch, oder?)

53. (Di., 07.09.04) Mit dem Lokalbus nach Porto. Hält an jeder Milchkanne. Die ganz großen werden sogar beprobt. Der Vorteil des Lokalbusses ist: er bringt ins mitten ins Zentrum von Porto. Mit dem Expressbus kommt man nur an den Rand und muß dann in die Metro umstiegen. Die alten Straßenbahnen fahren leider nicht mehr.

Kurzbesuch in der Touristeninformation, etwas mehr Zeit in einem Internetcafe und ein Mittagessen in einem typisch spanischem Schnellrestaurant mit Kuchenabteilung – alles sehr lecker – übrigens gibt es hier auch viel Stockfisch, *cod*, Norwegen lässt grüßen. Wir erkunden Porto per Pedes. Die Stadt hat einen morbiden Charme. Auf der einen Seite Verfall, auf der anderen Neubau, und unglaublich viel alte Bausubstanz. Vieles ist restauriert, aber so zurückhaltend, dass es kaum auffällt. Sehr angenehm ist auch die Mischung von Wohnen und Arbeiten und Verkauf. Wie bisher überall in Portugal sind fast alle Geschäfte und Werkstätten klein und auf eine bestimmte Nische spezialisiert. Der Vorteil ist offensichtlich: viel Platz zum Leben für viele. Gleichzeitig machen die vielen kleinen Geschäfte und Betriebe den Charme aus. Sie laden zum Stöbern und entdecken ein und bieten für jeden und jeden Geldbeutel etwas. Von den Haupteinkaufsstraßen richten wir unseren Weg am ..brunnen vorbei zur Kathedrale Terreiro da Sé. Der Weg führt über eine enge Gasse,

beiderseits der Gasse eine Tür neben der anderen, von Granitquadern gerandet und einem Granitsturz gekrönt. Da und dort ist eine Tür geöffnet, dahinter eine schmale und tiefe Werkstatt, ein kleiner Laden oder der Treppenaufgang zu den darüber liegenden Wohngeschossen. Über der Gasse hängt die Wäsche. Hier lebt noch die ursprüngliche Bevölkerung trifft sich auf der Straße zu einem Schwätzchen und bewundert die regelmäßig vorbeiströmenden Touristen. Die Kneipen, Gaststätten, Läden und Werkstätten sind schlicht und einfach. Die Kathedrale ist bis auf den Bereich des Altars ebenfalls von auffallender Schlichtheit. Vom Plateau der Kathedrale aus hat man einen großartigen Blick über die Stadt, den Douro, auf den Ponte D. Luis sowie die Portweinlager auf dem gegenüberliegenden Ufer.

Über einen kleinen Pfad machen wir uns an den Abstieg. Vor jeder Haustür steht ein „Waschbecken“, also eine Handwaschmaschine. Sie sind offenbar alle in Benutzung. Außerdem gibt es zahlreiche Wasserzapfstellen. Ich vermute, dass ein Teil der Häuser noch kein fließendes Wasser hat. Dennoch wirkt die Gegend nicht verslumt und man kann sich sicher bewegen. Überhaupt hatten wir noch nirgends in Spanien und Portugal ein bedenkliches oder unsicheres Gefühl. Faszinierend ist das Übereinander von Brückenkonstruktion (Ponte de Luis) und alten Gebäuden. Ich hoffe, die verbliebenen Fotos sind etwas geworden. Heute war fotografisch mein schwarzer Tag. Habe einen belichteten Film verloren und einen zweiten zum Teil völlig falsch belichtet. Und dass, wo mir heute das Fotografieren viel Spaß gemacht hat und ich zahlreiche wirklich reizvolle Motive hatte.

Die Ponte D. Luis ist leider völlig eingerüstet. Immerhin kann sie benutzt werden. Wir gehen über einen schmalen „Pfad“ auf die andere Seite des Douro, wo uns eine moderne, geschmackvolle Promenade empfängt. Trotz der Modernität ist der Übergang zur vorhandenen Bebauung gut gelungen. Wir bummeln in der Sonne – sie scheint tatsächlich. Bewundern die Portweinboote am Ufer. Jedes Stammhaus hat hier ein oder zwei Boote restauriert und vor der Promenade platziert. Das gibt dem Fluß ein etwas ursprüngliches Bild. Wir finden sogar zwei freie Anleger und fragen uns, ob wir hier womöglich liegen könnten. Vom Tiefgang her müsste das gehen. Ein reizvoller Gedanke. Aber leider müssen wir langsam vorwärtskommen, da wir in Lissabon Kirsten erwarten.

Spazieren weiter und werden von Lockvögeln für die Portweinlager interessiert. Waren wir eh schon. Lockvogel Bettina lotst und schließlich zu Wiese & Krohn, einem Portweinproduzent norwegischer Herkunft mit deutschen Wurzeln. Was es nicht alles gibt. Heute allerdings bereits in dritter Generation im Besitz einer portugiesischen Familie.

Was lernen wir: Tawnys reifen im Faß, etwa 7 Jahre und kommen erst dann auf Flaschen. Rubys reifen in der Flasche. Vintages reifen in der Flasche, stammen aber aus einem bestimmten Jahrgang. Colheitas sind Jahrgangsweine und reifen dagegen im Faß. Jedes Jahr werden die Flaschen aus dem Faß befüllt, die in den Kauf gelangen sollen. Mit der Abfüllung ist der Reifeprozeß abgeschlossen. Der Rest bleibt im Faß und reift dort weiter. Deshalb kann ein Colheita nach dem Anbrechen einer Flasche auch noch eine kleine Zeit aufbewahrt werden. Ein Vintage dagegen sollte früh geöffnet werden, bis zu 2 Tage vor dem Genuß, außerdem noch dekantiert werden. Muß dann möglichst zügig aufgebraucht werden. Also Freunde einladen, die den Genuss zu schätzen wissen. Was lernen wir noch: alte Flaschen werden nicht entkorkt, weil man nicht weiß, ob der Korken das mitmacht, und es soll möglichst kein Korken in den Wein. Der Flaschenhals wird daher gebrochen. Erst mit einer heißen Zange gefasst, dann mit einem nassen kalten Tuch abgeschreckt. (Ich würde vielleicht einen Glasschneider nehmen und zusätzlich ein wenig ritzen.) Versteht sich, dass der Port anschließend durch ein Leinentuch gefiltert wird.

54. (Mi. 08.09.04) Wir müssen zusehen, dass wir langsam nach Süden kommen. Wollen in einem Schlag bis nach Lissabon kommen. Doch zunächst ist erhebliche Arbeit erforderlich. Viel Kram muss wieder verstaut werden, nachdem die Operation am Wassermacher bzw. dem zugehörigen Geschlauche zu einem erfolgreichen Ende gebracht wurde.

08.09.04.
Povoa de Varzim – Figuera da Foz
89,5 sm (1.753,6 sm)
Wind: E 2 – S 1
Liegegeld Figuera: 28,- €

Unser Vertrauen auf den „Portugiesischen Norder“ wird jedoch herb enttäuscht. Mehr oder weniger kein Wind. Das mehr an Wind kommt dazu noch aus Süd. Was soll das denn? Und dann kommt gleich der nächste Tiefschlag. Nach nur 25 Minuten Betrieb platzt der nächste Schlauch des Wassermachers. Wieder Salzwasser in der Bilge und ein Teil der Konserven im Salzwasser. Das bedeutet wieder eine Süßwasserspülaktion und Handtrocknerei, um ein schnelles Durchrosten der Konserven zu vermeiden. Anke bekommt bei solchen Gelegenheiten leichte Zornesausbrüche und neigt zu Gewalttätigkeiten. (Anke protestiert gegen diese nicht autorisierte Ausdrucksweise.) Gut, wenn ich dann nicht in der Nähe bin. Dann muß meist ein Kissen dran glauben.
Dafür gibt es heute auch echte Höhepunkte. Denn absoluten Orden hat Anke für das erste Brot verdient. Hat ein Mischbrot mit Leinsamen und Haferflocken gebacken. Großes Lob und Bewunderung von der Restbesatzung. Traue mich gar nicht, schon mal davon zu kosten. Aber warm riecht es so verführerisch.

Die Angelbemühungen führen zu erneutem Verlust. Meine Paternostermontage für Makrelen verliert ihr Bleigewicht, aber kein Fisch beißt an. Dennoch gibt es heute zwei „Orden“: Anke wird zum „Held des Abwasches“ erklärt und ich zum „Held des Kochens“ für mein Steinpilzomelette.

All das täuscht aber nicht darüber hinweg, dass kein brauchbarer Wind herrscht, und das Bisschen, das dann kommt, bläst auch noch aus der falschen Richtung. Wir motoren und motoren. An sich nicht so schlimm, wenn man mal vom Dieselverbrauch und den entsprechenden Kosten absieht. Das Problem sind die vielen Fischerfähnchen. Sie befinden sich scheinbar überall, egal, ob dicht unter Land oder weit draußen auf See. Bei Dunkelheit sind si kaum zu erkennen. Wir wagen gar nicht daran zu denken, was es bedeutet, wenn wir eins überfahren und die Leine oder gar ein Netz sich in unserer Schraube verfängt. So beschließen wir, nach Figuera de Foz zu gehen. Wenn wir nicht motoren müssen wir im Dunkeln dümpeln und dennoch Wachen gehen. Da ist es doch besser, in einem Hafen fest zu machen und in Ruhe zu schlafen.

09. – 10.09.04.
Figuera da Foz - Lissabon
133,8 sm (1.887,4 sm)
Wind: 0 über WSW 3, SW 1 bis NW 1-3 nahezu alles
Liegegeld Lissabon: 18,73 € pro Tag

55. (Do. 09.09.04) Schock am Morgen. Die Marina kostet sagenhafte 28,- EUR. Mit welcher Berechtigung? Vor allem im Vergleich zu Povoa. Hier bleiben wir nicht. Nur schnell noch in die Stadt, in der Markthalle frisches Gemüse bunkern und einen druckfesten Schlauch für den Wassermacher besorgen. Dann aber nichts wie weg.

Wie immer: wenig Wind von vorn. Wir motoren. Wer hat diesen *Tradewind* eigentlich als „Portugiesischen Norder“ bezeichnet? Er kommt im Moment fast nur aus Süd oder Südwest, wenn er denn überhaupt kommt. Plötzlich dichter Nebel. Die Sicht reduziert sich auf anderthalb bis zwei Bootslängen. Wie gut, dass wir Radar haben und im Moment kaum Fischerfähnchen zu sehen sind. Na hoffentlich. Anke hält den ermüdenden Ausguck, ich hebe die Bodenbretter und beginne mit dem Austausch der Wasserschläuche. Die neuen Schläuche sind natürlich dicker als die alten, so dass ich drei Durchbrüche durch die Spanten vergrößern muß. Dem Akkuschrauber und dem Stufenbohrer sei Dank, geht das recht zügig von statten. Und mit viel List und Tücke gelingt es mir, den neuen Schlauch auch im Bereich des Refleksofens durchzufädeln, ohne das betreffende Brett zu heben. Dafür hätte ich den gesamten Ofen abbauen müssen. Der Probebetrieb ergibt ei unerwartetes Ergebnis: alle Anschlüsse sind auf Anhieb dicht.

Leider gibt es noch ein kleines Betriebsmalheur: versehentliches Schließen des Seewasserventils bei laufendem Wassermacher. Die Druckpumpe quittiert diesen Anschlag mit fürchterlichen Geräuschen. Aber sie überlebt das Missgeschick offenbar.

Häufig sehen wir Delphine. Doch die wenigsten nehmen heute Notiz von uns. Stattdessen können wir ihr Verhalten beobachten. Einmal jagen sie gemeinsam mit Vögeln, einmal planschen ein Paar, in dem sie sich mit den Schwanzflossen gegenüber anordnen und diese auf das Wasser schlagen. Und einer führt uns sein Sprungvermögen vor und schnellt rund 3 m aus dem Wasser empor.

Abends diskutieren wir das für und wieder einer Nachtfahrt. Entschließen uns, zu fahren. Da sowieso kein Wind ist, wird es eine ruhige Nacht sein. Und ob wir eine ruhige Nacht im Hafen oder auf See verbringen ist doch ziemlich gleichgültig. Mir geht es schon den ganzen Tag recht flau, daher übernimmt Anke die erste Nachtwache und ich gehe früh ins Bett. Sobald sich ein Windhauch zeigt, verzichten wir tapfer auf die Dieselgenua und dümpeln voran. Dann motoren wir doch, bis ich bei Dunkelheit und Nebel fast über ein Fischerfähnchen fahre. Das Radar ist erstaunlich präzise und zeigt bei dem ruhigen Wetter tatsächlich die Fischerfähnchen und gelegentlich auch mal einen Seevogel (was die Sache natürlich nicht vereinfacht). Aber es gibt leider kein Verlaß darauf. Und dies blöde Fischerfähnchen habe ich partout nicht gesehen, bis es plötzlich freundlich neben mir ins Cockpit wedelte. Lieber aus mit dem Motor und dümpeln unter Segeln. Als um 6 Uhr meine zweite Wache beginnt bin ich doch verblüfft. Wir sind in den drei letzten Stunden nur 1 Seemeile nach SW getrieben. Reagiere etwas arg muffelig. Und Anke ist auch nicht guter Laune, da Ihr die Wache durch zahllose Fischerboote mit ihren überraschenden Manövern erschwert wurde. Ich mache dann auch gleich wieder den Motor an, um vorwärts zu kommen. Glücklicherweise beginnt die Dämmerung und erleichtert den Ausguck, bis – ja bis wieder der Nebel kommt. Anderthalb Bootslängen Sicht. Das zehrt an den Nerven. Kaum traut man sich vom Cockpit in den Salon, um dort mal schnell die Lage mit dem Radar zu peilen.

Mit der Zeit gewinnt die Sonne dann doch die Oberhand und die Nebel verflüchtigen sich. Mittags peilt das Cabo de Roca querab und am Nachmittag nimmt der Wind so weit zu, dass die Segel endlich wieder ihre Existenzberechtigung unterstreichen können. Unter Segeln klappt auch die Schleppangelei besser, und das Abendessen wird mit zwei Makrelen bereichert. Die Einfahrt nach Lissabon ist recht beeindruckend. Linker Hand erstreckt sich die Stadt mit zahlreichen Höhepunkten, der Torre de Belem, das Denkmal für die Entdecker und das moderne Gebäude der Hafenbehörde stechen besonders hervor. Rechter Hand beeindruckt in erster Linie die Jesusstatue, die gleich auf die Ponte de 25 Avril folgt. Die Brücke beeindruckt optisch und akustisch. Schon von weitem ist ein merkwürdiges Geräusch zu hören, das immer lauter wird. Erst bei der Durchfahrt wird klar, dass sie keine geschlossene Fahrbahn hat, die einzelnen Fahrzeuge sind von unten (!) sichtbar. Offenbar fahren sie über Gitterroste. Das erklärt auch das Geräusch. Wie wir später herausfinden, hat man am westlichen Ufer unterhalb der Brücke eine futuristische Dachkonstruktion geschaffen, die wohl die Menschen, die hier promenieren vor unerwarteten Überraschungen von oben schützen sollen.

Kurz vor Ende der Fahrt macht der Autopilot zunehmend Schwierigkeiten. Anfänge zeigten sich bereits in de Nacht, aber jetzt wird es immer schlimmer. Obwohl er ausgekuppelt ist, wird er nicht richtig vom Steuerrad getrennt. Mit jeder Steuerbewegung wird der Motor des Autopiloten hörbar mitgedreht. Ob das so gut ist? Außerdem bedeutet das erheblich mehr Kraftaufwand für den Steuermann. Erschwerend kommt hinzu, dass der Widerstand unregelmäßig ist, was präzises Steuern erschwert. Entsprechend missglückt der Versuch, im Doca de Alcantara an einem Steg mit Mooringleine anzulegen, besser gesagt, ich breche rechtzeitig ab. Lieber suchen wir nach einer Lücke bei den Fingerstegen. Dort geht das Anlegemanöver einfacher.

56. (Sa. 11.09. bis Di. 14.09.04) Lissabon ist eine klare Metropole. Brauche etwas, um mich daran zu gewöhnen. Erste Spaziergänge durch das Barrio alto, eins von zahlreichen (Alt-)Stadtvierteln. Viele Häuser sehen runtergekommen aus. Und dennoch sind sie teilweise oder ganz bewohnt. Andere wiederum sind in hervorragendem Zustand. Für uns auch ungewöhnlich die Anzahl der Stockwerke. Zählen bis zu acht, und bestimmt nicht mit Fahrstuhl. Da Lissabon sehr hügelig ist, haben die Straßen steile Steigungen und führen nicht selten in Höhe des zweiten oder dritten Stockwerks an den Fenstern vorbei. Die Innenstadt zeichnet sich durch die Rasterstruktur einer klassischen Planstadt aus. Hier brummt das Leben. Cafes und Restaurants, Geschäfte und viele, viele Menschen. Die zentrale Achse führt zu einem, dem Tejo zugewandten Triumphbogen, und auf dem Platz dahinter ist eine altbekannte Ausstellung arrangiert: Die Welt aus der Vogelperspektive. Eine Ausstellung, die ich bereits im Berggarten von Hannover gesehen habe.

Höhepunkt unseres ersten Abends in Lissabon wird geschmorter Strumpfbandfisch (peixe espada), den wir in der Markthalle gekauft haben. Ein langer, entfernt an einen Aal erinnernder Tiefseefisch mit ganz glatter, silbriger Haut, scharfem Gebiß und großen Augen. Hier sieht man ihn und seinen schwarzen Verwandten häufig auf den Märkten.

Am nächsten Tag kommt schon Kirsten, Ankes Freundin aus den USA. Das Timing der Ankunft ist mehr als perfekt. Nahezu gleichzeitig stehen wir vor der (codegeschützten) Tür zur Marina, wir von einem Spaziergang kommend, Kirsten vom Flughafen. Kirsten will uns bis Alvor begleiten.

Höhepunkte aus Lissabon. Besichtigung der Fregatte FERNANDO III E GLORIA, des letzten portugiesischen Ostindienfahrers. Hochinteressante Ausstellung und Restauration, Viele Stationen des Schiffes sind mit Figuren ergänzt, die das Leben an Bord darstellen sollen. Am meisten fesselt uns jedoch ein Video von der Restauration bzw. Rekonstruktion, das wir auch ohne die Sprache zu verstehen sehr gut verfolgen können. Das Schiff ist tatsächlich eine Art Original, aber in den sechziger Jahren abgebrannt. Mit Resten des Wracks wurde in jahrelanger Arbeit eine Rekonstruktion gebaut, die man 1998 zur Weltausstellung in Lissabon dem Publikum vorstellte.

Bummel durch die Docca de Santo Amaro, auf ehemaligem Hafen- und Werftgelände ist ein Flanier- und Gastronomiemeile entstanden, alles etwas teurer, aber auf hohem gastronomischen Niveau. Überhaupt fällt auf, dass die Stadtväter erfolgreich bemüht sind, aufgelassene Hafenareale einer neuen Nutzung zuzuführen. Viele Gebäude stammen aus den zwanziger und dreißiger Jahren und zeigen ein klares Bild des modernen Bauens dieser Zeit. Bauhaus und de Stil lassen grüßen. D. hätte hier gewiss seine Freude.

Ein anderer Höhepunkt ist der Aufstieg auf die Burg. Von oben hat man einen wunderbaren Überblick über die Stadt. Dazu ist die ganze Anlage behutsam und stilsicher in einen schattigen Park umgewandelt worden, der die Einheimischen genauso wie die Touristen anzieht. In vielen Dingen sicher beispielgebend. Für Deutsche sichtbar ungewohnt: ein Besteigen der Zinnen, Türme und Wehrgänge ist nahezu uneingeschränkt möglich, und es gibt keinerlei Geländer oder Sicherheitsmaßnahmen. Hier ist noch jeder für sich selbst

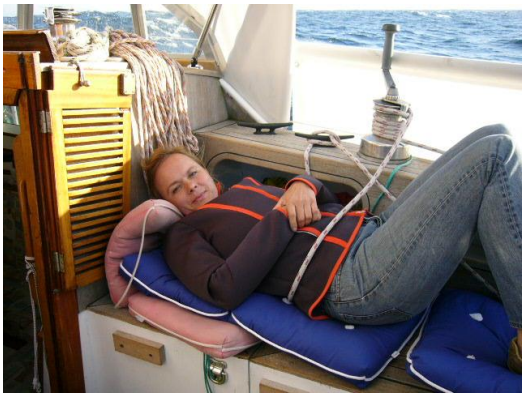
verantwortlich. Auf dem Rückweg verirren wir uns noch in eine kleine Weinhandlung, was mit einem kräftigen Aderlaß für unser Portemonaie endet. Die Inhaber, eine junge Französin und ihr portugiesischer Mann geben sich viel Mühe und bringen uns Portwein noch einmal aus ihrer Warte näher. Außerdem haben sie ausgezeichnete Preise. Portwein meist günstiger als in Porto selbst. Ich allerdings kaufe etwas Sekt und Essig und Öl, ein etwas unerwarteter Schwerpunkt, vor allem als ich darum bitte, den Essig verkosten zu können.

Noch eine nette Begebenheit soll geschildert sein. Eines Nachmittags gelangen wir hungrig, und nicht weit entfernt von der Markthalle im Restaurant zum 15. Januar. Seltsamer Name. Aber wir werden herzlich und besonders zuvorkommend bewirtet. Das Gedeck, das sind Kleinigkeiten nebenher, die man bei Verzehr auch gesondert bezahlen muss, sind besonders reichhaltig und werden meiner Meinung nach nicht berechnet. Es gibt noch etwas Obst zusätzlich zum Nachtisch, ja, und nachdem wir uns für „guten“ Vino Verde entschieden haben, der in der Flasche kommt – wirklich gut, nur leider ohne Etikett – wird nach Leeren derselben aus einer zweiten Flasche ergänzend nachgeschenkt. Und alles zu einem günstigen Preis.

Die Schiffausrüstung wird auch aufgestockt: Erstehen ein Gaff, einen weiteren Benzinkanister für den Außenborder (hatte meinen guten, alten leider bei der Müllkippe in Peine vergessen), weitere Angelhaken, Beschläge und eine Seekarte. Außerdem gelingt es, unser größtes Problem zu lösen: wir können die leere Gasflasche wieder füllen lassen. Tja, und dann haben wir auch endlich und nach viel Tüftelei unser Bimini angebracht.

15.09.04.
Lissabon - Sines
63,4 sm (1.950,8 sm)
Wind: NNE 3-4 bis NNW 4-5
Liegegeld: 13,83 €

57. (Mo. 13.09.04) Lissabon erfordert viel Zeit, aber die haben wir nicht. Klingt befremdlich, nicht wahr? Aber Kirsten will auch ein wenig Segeln. Kommen leider spät weg, weil das Marinabüro erst spät besetzt wird und wir vergaßen, am Vortag zu zahlen. Unsere Post mit Standern vom WYC ist leider auch noch nicht eingetroffen. Vereinbaren, dass Brian und Suzanne von der KEFFY sie nachbringen, wenn sie noch eintrifft.
Bei der Ausfahrt passieren wir die QUEEN ELIZABETH II, die gerade an den Kais liegt. Es weht ein frischer Wind, und die Schiffsführung der QE2 geht kein Risiko ein: Ein Schlepper liegt an dem Rumpf und drückt ihn permanent an den Kai. „Was das wohl kostet?“ Ich denke immer so profan.



Segeln den Tejo hinunter- Die Genua ist für die Böen zu viel Tuch, daher wechseln wir auf die Fock. Draußen macht sich starker Schwell bemerkbar, und Kirsten fühlt sich gar nicht mehr so wohl. „Kann das Schiff umkippen?“ JUST DO IT schaukelt wirklich erbärmlich, da der kräftige Wind genau von achtern kommt. Zu allem Überfluß schlagen wir uns auch noch mit einem Trawler herum, der natürlich genau in unserer Kurslinie herumfischen muß. Schön, dass Onkel Heinrich auch bei Schmetterling problemlos seiner Aufgabe nachgeht. Mit abnehmendem Wind und anhaltendem Schwell tut er sich dann zunehmend schwerer, und nachdem die Genau mehrmals back stand bin ich dann doch lieber ans Ruder gegangen. Unser Bimini bewährt sich als Sonnenschutz, doch es behindert sehr beim Segeln, besonders beim Bergen des Großsegels. Wir haben keinen sicheren Stand mehr, und die Schoten und Reffleinen neigen dazu, sich am Bimini, das nicht weggeklappt werden kann, zu verfangen. Das muss noch anders werden.

Wir kommen mit dem letzten Licht in Sines an. Das Anlegen in die enge Lücke am Tankpontoon klappt wunderbar. Hier müssen wir erst mal einklarieren – wie in jedem portugiesischen Hafen. Zuständig ist ein hübsche, junge und nette Zollbeamtin, die hier gerade Nachtschicht hat. In ihrem Häuschen haben sich zwei (uniformierte) Männer eingefunden (wen wundert es) und leisten ihr Gesellschaft. Auch hier fällt

wieder auf, dass die Portugiesen ungewöhnlich gute mit Hunden umgehen bzw. ausgeprägte Hundenarren sind. Einer der Uniformierten wird von zwei Hunden regelrecht belagert. Er hat nämlich ein belegtes Baguette bei sich. Und tatsächlich wird bald ganz christlich geteilt. Ein Teil für den einen Hund, ein Teil für den anderen Hund und ein Teil für den Mann.
Im Gegensatz zum Tankpontoon haben wir beim Anlegen am zugewiesenen Liegeplatz, es ist jetzt ganz dunkel geworden, etwas Unstimmigkeiten. Doch die sind schnell verflogen, denn Kirsten macht ein wunderbares Abendessen.

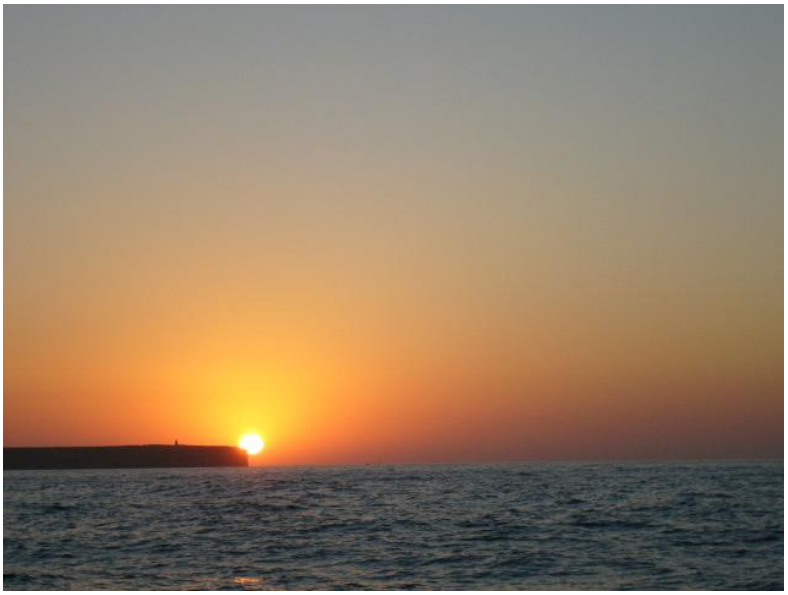
16./17.09.04.
Sines - Alvor
88,0 sm (2.038,8 sm)
Wind: 0, später NE 2-3 abnehmend
Liegegeld: 0,00 €

58. (Do. 16.09.04) Mir geht es heute nicht so gut. Wieder ein leichter Sonnenstich. Muß wirklich mehr aufpassen. Gestern habe ich viel gesteuert und stand meist hinter dem Schatten des Biminis. Jetzt spüre ich die Folgen. Anke und Kirsten gehen in die Stadt. Sines ist ein nettes Städtchen, was man bei der Annäherung nicht erwarten würde, denn da bestimmen Raffinerien das Bild. Doch in der Stadt (und auch von der Marina aus) nimmt man das gar nicht wahr. Nun ja, aber ich vermeide Spaziergänge und bleibe lieber am Boot und im Schatten. Merke erst, als ich eine Kleinigkeit reparieren will, dass mich ein Metallband der Rettungsinselhalterung blendet, und ich sofort stärkere Kopfschmerzen bekomme, dass die Ursache meiner Probleme ganz woanders liegt. Habe gestern ständig gegen die Sonne blicken müssen und keine Sonnenbrille getragen. Das Sonnenlicht wird stark von den wellenreflektiert. Das ist beinahe so, wie wenn man in die Flamme eines Schweißbrenners blickt. Schnell die Sonnenbrille geholt, und siehe da, es geht mir merklich besser.

Starten erst kurz vor der Dämmerung. Frage mich, ob das richtig war, denn die ganze Zeit wehte Wind, und jetzt hört es auf. So steht uns eben eine ruhige Nachtfahrt bevor. Gut für Kirsten. Wobei das ruhig recht relativ ist, wirft man den Motorlärm mit in die Waagschale. Jedenfalls geht es Kirsten heute gar nicht so schlecht, und sie verkrümelt sich im Laufe der Nacht sogar in ihre Koje. Anke übernimmt die erste unserer üblichen 3-Stunden-Wachen (21:00 bis 24:00 Uhr), während ich mich lieber noch ein wenig erhole. Anke und Kirsten bauen in der Nacht das Bimini ab, weil es doch zu sehr stört.

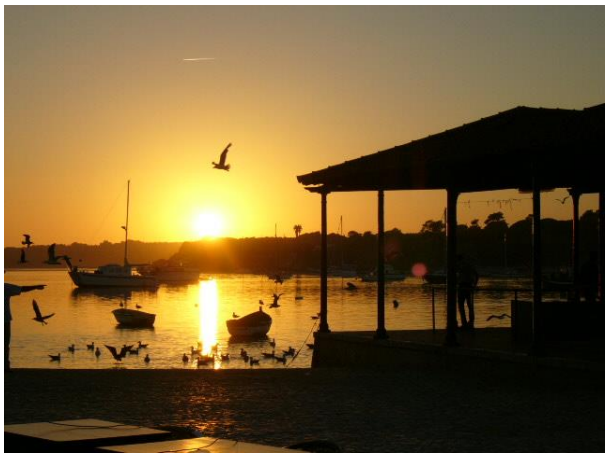
59. (Fr. 17.09.04) Um Mitternacht übernehme ich meine erste Nachtwache. Tagsüber haben wir keine Wachen. Ab 21:00 beginnt der Wachplan und endet am nächsten Tag um 09:00 Uhr. Kann sein, dass er für lange Törns geändert wird, aber für kürzere Strecken hat er sich für uns ganz gut bewährt. Bin gar nicht müde und erkunde den Sternenhimmel. Der große Wagen ist nicht mehr ganz so hoch am Himmel wie gewohnt. Dafür sind der kleine Bär und die Milchstraße viel besser zu erkennen. Der Orion ist auch schon da und steigt im Lauf der Wache vollständig über den Horizont, liegt aber mehr, als in Deutschland. Nehme mir vor, noch mehr Sternbilder zu lernen. Das Meer wiederum nimmt durch ausgeprägtes Meeresleuchten gefangen. Just do it hat eine leuchtend hellblaue Schleppe um den Bug und zieht eine ebenfalls hellblaue Schleppe hinter sich her, Bootslang, und mit blitzenden Sprenkeln durchsetzt. Zwischendurch irritieren mich die Lichter eines Segelbootes. Scheinen erst unveränderlich zu stehen. Kommen dann näher, „Aha, ein Segelboot, das entgegenkommt“, drehen dann auf uns ein „Was soll das denn, kein Segler?“ und folgen dann unserem Kurs, aber langsamer werdend. Vielleicht ist das die ANTARES, die nach uns gestartet ist, aber schneller unterwegs ist und nun auf uns wartet bzw. uns begleiten will? Erklärens sei hier erwähnt, dass wir nur mit niedriger Drehzahl fahren, um Sprit zu sparen. Haben mehr verbraucht als vorgesehen und dummerweise nicht die Gelegenheit genutzt, in Sines zu tanken.

Anke wird bei ihrer zweiten Wache von Delphinen besucht, ich auch. Nur Kirsten hat das Pech und verschläft alle. Immerhin, nachdem ich eine dreiviertel Stunde den Motor ertragen habe hat es so weit aufgefrischt, dass ich die Segel setzen kann.



Streckenweise geht es auch flott voran, mit bis zu 6,4 Knoten, teilweise ist es aber auch nur Geschleiche mit knapp 2 Knoten. Irgendwann muss die Dieselgenua wieder ran. Aber immerhin, ich kann stolz sein, Cabo Sao Vicente und Punta de Sagres konnte ich unter Segeln runden. Kurz vor dem Ziel wird halt doch motort. Immerhin können wir so dichter an die Küste und bewundern die vielgestaltigen Strukturen. Säulen, Monolithen, Torbögen, Höhlen. Das Wasser hat das weiche Gestein bizarr verformt und zu einer eigenartigen Landschaft geformt. Alvor erreichen wir gerade zur idealen Zeit, Anderthalb Stunden nach Niedrigwasser. Die vertrackte Rinne zum Pool vor Alvor, dort wollen wir Ankern, ist recht gut auszumachen. Es gibt sogar zwei Fahrwassertonnen, die in den Seekarten nicht eingetragen sind, und ein Taucher ruft uns auch noch Kurshinweise zu. Da kann ja nichts schief gehen. Wir schleichen uns mit viel Geduld voran und gelangen ohne Unfall und Auflaufen an unser Ziel. Und – wir entdecken ANTJE, das Boot von Antje und Norbert, die wir hier treffen wollten. Ein schönes Gefühl. Fast, wie nach langer Reise zu Hause angekommen zu sein. Ein abendlicher Klönschnack bei Wein ist also programmiert. Um 13:20 Uhr fällt der Anker. Das Boot wird aufgeklart, das Bimini wieder angebracht und das Beiboot aufgebaut.
Erste Besuche. Norbert macht gerade einen Schweißjob bei Wolfgang auf der PEGASUS. Letzterer Klärt uns bei einem Bier dann erst mal auf, wie schwierig hier das Ankern sei, und wie man es richtig macht.

60. Es folgen: Die Tage in Alvor. (Sa. 18.09.04) Strandtag. Machen nach einem kleinen Bummel durch den Ort einen Strandbesuch. Alvor ist ein durchaus touristischer Ort, allerdings gar nicht unangenehm und aufdringlich. Zur See hin gibt es von der Laguneneinfahrt beginnend einen langen Sandstrand, der nach Osten hin durch eine steile Felsenküste immer mehr eingeschränkt wird. Wie schon in Lagos sind die Felsen bizarr ausgewaschen und geformt. Man kann durch schmale Durchgänge, in kleine Höhlen und durch Törbögen gehen. Und nach jedem Fels findet sich wieder ein kleiner Strand. Wir bleiben und Kirsten geht als erste ins Wasser. Nicht lange, und wir folgen ihr. Sind dann doch sehr erstaunt, dass Kirsten prompt wieder aus dem Wasser hüpft. Hat Sorge um ihre sieben Sachen. In ihrem Rucksack sind alle Papiere und Tickets. Wir haben da weniger Sorgen und sind ziemlich überzeugt, dass Alvor absolut sicher ist. Zur Abkühlung verdrücken wir uns dann in ein schattiges Strandcafe.



Abends hervorragend Essen gegangen. Es gab einen Fischteller für Anke und Kirsten, und zwei Kings-Crabs für mich, vorweg Schinken (eine Art Carpaccio) und und und. Natürlich hat jeder von jedem probiert.

61. (So. 19.09.04) Kirsten reist heute morgen ab. Hat Glück und wird von Antje und Norbert nach Lissabon mitgenommen. Bis direkt vor die Hoteltür. Und dazu bekommt

sie noch eine kostenlose Sightseeing-Tour die portugiesische Küste entlang und in Begleitung netter Leute.
Haben den Wassermacher dummerweise auf der Anreise und damit nicht mehr rechtzeitig genutzt. Große Sorgen, ob die Membranen jetzt hin sind. Haben aber Glück, nach längerem Spülbetrieb ist das produzierte Wasser wieder einwandfrei, und wir füllen etwas in den Tank. Nicht ganz ideal, dass wir den Wassermacher in der doch ziemlich schwebstoffbelasteten Lagune laufen lassen. Das setzt dem Vorfilter ganz schön zu. Danach machen wir ein wenig Bummeltag, ist ja schließlich Wochenende. Immerhin: wir holen Wasser aus dem öffentlichen Wasserhahn am Ufer der Stadt, an dem alten Fischmarkt, und dann wollen wir Angeln. Norbert hat uns erklärt, wie das mit dem Schleppangeln geht. Leider bläst der Norder heute doch recht kräftig und das Wasser ist zu unruhig, so ist das Schleppen kaum zu machen. Und da wir keinen vernünftigen Dingi-Anker haben können wir auch nicht stationär angeln. Schließlich brechen wir unsere Versuche ab, und Anke ist alles andere als glücklich, da sie vorn im Boot sitzt, und die ganze Zeit das Spritzwasser abbekommt. Bei dem Wind kühlt das ganz schön aus.
„Was machen denn die Fischer da an unserem Bug?“
„Hatten wir einen Fender rausgehängt?“
„Da ist doch etwas nicht in Ordnung!“ „Unser Boot driftet!!!“
- - -
„Nee, kann nicht driften, wir lagen doch ziemlich genau vor der Halle.“
„Ja, die PEGASUS scheint verdriftet zu sein. Aber wieso sind denn die Fischer bei uns? Los, schnell hin, irgendetwas ist doch nicht in Ordnung.“
JUST DO-LITTLE rast mit Höchstgeschwindigkeit und ohne Rücksicht auf Gischt und das von hinten einlaufende Wasser (das Heck senkt sich bei hoher Geschwindigkeit zu tief, und das Wasser plätschert dann über den Spiegel ins Dingi) voran. Kurz vor JUST DO IT fängt uns Mike ab.
„PEGASUS ist auf Drift gegangen, hat danach offenbar versucht, den Anker zu bergen und dabei eine Mooringleine angehoben, die sich dann in einen Propeller gewickelt hat. So ist er dann auf Euer Boot getrieben. Bin dann hin, um zu helfen. Wolfgang (der Eigner) wollte, dann, dass ich die Leine zerschneide, aber ich habe mich geweigert, einfach so eine Leine eines Fischers zu zerschneiden. Da hat Wolfgang die Leine selbst gekappt. Tja, und daraufhin ist das grüne Fischerboot auch auf Reise gegangen. Schließlich lag PEGASUS auf der einen und der Fischer auf der anderen Seite Eures Bootes. Aber es ist nichts passiert. No damage at your boat.“
Mike ist nicht so gut auf Wolfgang zu sprechen. Er hat erst vor vier Tagen Mikes Boot gerammt, als er ebenfalls auf Drift gegangen ist. Wir werden gleich darauf noch mal abgefangen. Ein deutsches Seglerpaar berichtet uns den Vorfall noch mal. Auch sie haben an Bord mitgeholfen, die Schiffe voneinander abzuhalten. Dann sehen wir zu, dass wir endlich selber an Bord kommen. Wolfgang von der PEGASUS taucht auch irgendwann auf, um uns die Geschichte aus seiner Sicht zu erzählen und um zu schauen, ob die Fender an unserer Bordwand von ihm sind. „Der hat sie ja nicht alle, uns rammen, und dann noch unsere Fender entführen zu wollen.“ Er liegt jetzt ein ganzes Stück achteraus und hat 40 m Kette gesteckt, sagt er. Bei knapp 3 m Wassertiefe.
„Der räumt doch bei anderem Wind oder wechselndem Strom alle Boote hier ab!“
Wir entschließen uns, wo anders hin zu gehen. Wolfgangs Nachbarschaft ist uns nicht gerade geheuer. Verholen uns mit Unterstützung der Fischer von PAULA JORGE (sind bestimmt froh, wenn sie ein Touriboot los sind) neben die ANTJE, dort ist gerade etwas Platz frei geworden. Unser Anker bzw. das gesamte Grundgeschirr hat den Belastungstest jedenfalls mit Bravour bestanden. Unsere Ankermanöver klappen alle reibungslos und wir sind ein bisschen Stolz.

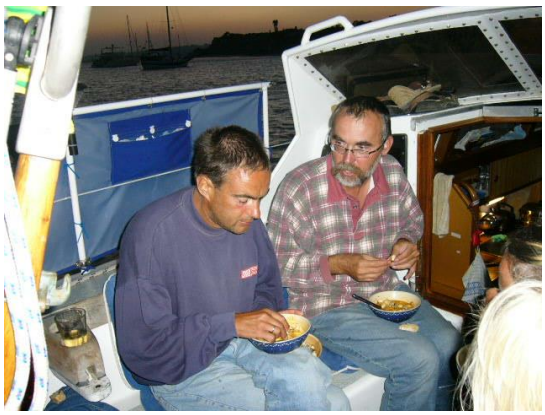
In der Nacht extremes Meeresleuchten. Man kann die Fische in der Lagune schwimmen sehen. Besser als am Tage, und bis in erhebliche Tiefe. Meine eiligst ausgeworfenen Köder leuchten ebenfalls, ebenso wie die Angelleine. Kein Wunder, dass kein

Fisch beißt. Ein kleines Motorboot passiert unsere Ankerplätze und scheint auf einem blauen Lichtkissen zu gleiten. Selbst Käfer, die auf der Wasseroberfläche krabbeln verbreiten Lichtspuren. Manchmal dreht ein Fisch so richtig auf und zischt durchs Wasser. Das sieht dann aus, als ob unter Wasser eine Feuerwerksrakete mit leuchtendem Schweif startet. So wird uns erst richtig der Fischreichtum der Lagune bewusst.

62. (Mo. 20.09.04) Frühstück auf der ANTJE bei Antje, Norbert, Simone und Jan. Norbert versucht, uns in die Geheimnisse der elektronischen Navigation mittels Computer und elektr. Seekarten einzuführen. Leihen uns die Revierführer für die Kapverden, Brasilien, Uruguay und Argentinien, die wir bislang vergeblich gesucht hatten.
Nach dem Frühstück Muschelsuche. Nach anfänglichen Schwierigkeiten und mageren Erfolgen finden wir eine ergiebige Stelle. Man muß nur mit den Händen die oberste Bodenschicht abschieben, schon finden sich die ersehnten Weichtiere. Gelegentlich sitzen sie unmittelbar unter den Algen, die stellenweise den Boden bedecken. Schnell haben wir rund 2 Kilo zusammen. Das meiste sind Herzmuscheln. Jetzt erst mal die Hauptdarsteller säubern. Wir haben uns ganz schön mit Schlick eingesaut, Hände und Füße sind richtig schwer.
Erneute Dingifahrt: (ab jetzt gibt es nur noch Dingifahrten, schließlich ankern wir) Besuch des Ortes, Eis essen, Kopierer suchen (zu teuer), Wasser an der öffentlichen Zapfstelle holen. Wir füllen das Wasser in Kanister und Flaschen ab. Schonen so unserer Tankvorräte mit hochwertigem Wassermacher-wasser. Das nehmen wir als Trink- und Kochwasser, das stark gechlorte Wasser aus dem Hahn dagegen als Wasch- und Abwaschwasser.
Abends begibt sich Anke an die Aufgabe, die Muscheln zu schrubben. Das ist viel Arbeit, und sie bekommt fast schon Krämpfe in den Händen. Von Antje lernen wir später einen besseren Trick: Muscheln in einem Netz 24 Stunden ins Wasser hängen. Ergibt eine prima Selbstreinigung. Nichtsdestotrotz: die Muscheln schmecken jedenfalls gut, nur die Weißweinsauce ist etwas bitter. War wohl nicht der richtige Wein. Dazu gibt es frischen Salat. Nach dem Essen schreibe ich die SOM 4 für das morgige Interneten und wir schauen uns im Computer die digitalen Fotos der letzten 2 Wochen an.

63. (Di. 21.09.04) Diverse Arbeiten: seitliche Klappe unter der vorderen Salonsitzbank mit Widerlagern ausgestattet, um zu verhindern, dass die Klappe bei Lage in die falsche Richtung durchgetreten wird. Deckklappe der Motorkiste mit Überwürfen gesichert. CQR-Anker aus der Bilge entfernt und wieder in die Bughalterung gesetzt. Störte ständig in der Bilge. Ärgerlicherweise ist das Boot jetzt noch buglastiger und hängt noch etwas mehr nach Steuerbord. Muß wohl ein paar Steine in die Backbord-Bilge legen.

64. (Mi. 22.09.04) Was macht man an so einem Ankertag. Etwas länger schlafen. Dann Aufteilen der Aufgaben. Anke radelt nach Portimao, um dort die Handbücher von Antje und Norbert zu kopieren. Ich habe Internetdienst. Außerdem ist der Müll zu entsorgen und Wasser von der Zapfstelle zu holen. Heute muss auch der Wassermacher unbedingt laufen, um die Intervalle einzuhalten. Leider habe ich bei der Bedienung der Ventile einen Fehler gemacht. Folge: ein Schlauch ist geplatzt. Die Reparatur kostet mich viel Zeit, und ich komme ins schleudern, weil ich eigentlich noch einen Salat für den Fischgrillabend bei Dieter vorbereiten wollte. Schwitz. Man täuscht sich über die Zeit, die alles braucht. Immerhin, einen kleinen



Birnensalat bringe ich zustande. Bei Dieter auf der DRALLE DEERN haben sich inzwischen zahlreiche Gäste eingefunden. Norbert grillt Fische auf dem Vordeck, während auf dem Heck die Räucherkammer in Betrieb ist. Es wird ein in jeder Hinsicht schmackhafter Abend. Nur Simone und Norbert leiden etwas. Ich vergaß, als ich zum Grillen auf das Vordeck ging, Anke darauf hinzuweisen, dass in meinem Salatdressing noch zwei Piripiri schwimmen, die eigentlich hätten herausgefischt werden müssen. Die Folgen sind nicht schwer auszumalen

65. (24.09.04) Heute sind seit der Abfahrt in Lemwerder zwei Monate vergangen. Wirklich? Eigentlich ist es mir gar nicht bewusst. Gut, auf der einen Seite ist es mir klar, dass man länger unterwegs ist als bei einem normalen Urlaub. Aber auf der anderen Seite kommt es mir gar nicht so vor. Natürlich, man hat ein stärkeres Bedürfnis Freunde anzurufen, oder die Eltern, aber im Grunde hat man nicht den Eindruck, als wäre man schon seit ewigen Zeiten ohne Arbeit oder auf einem endlosen Urlaub. Ich bin gespannt, wie sich das in der Zukunft anfühlt.

Machen heute eine kleinen Ausflug aus der Bucht heraus. Der Wassermacher muß in Seewasser laufen. In der Lagune verstopfen die Filter zu schnell. Zu viele Schwebstoffe im Wasser. Das Beiboot lassen wir vorsichtshalber als Platzhalter zurück. In Ermangelung eines Beiboot-Ankers legen wir es mit unserem vierten Reserve-Anker, einem 15-kg Brittany-Anker, fest. Praktisch unverrückbar. Eine gute Idee. Als wir von unserem „Ausflug“ zurückkommen ist es in der Lagune recht voll geworden. Unser Ankerplatz ist jedoch unberührt.
Abends findet ein Barbecue auf der Terrasse der verlassenen Villa statt, die an einer prominenten Stelle über der Bucht thront. Martin aus Manchester und Mandy haben uns eingeladen („bring your own stuff“), nicht ohne darauf hinzuweisen, dass wir doch bitte schön „some clothes“ tragen sollten. Sie sind unsere direkten Ankernachbarn und waren unmittelbare Zeugen unserer Haarschneide- und Duschorgien, die durch die Bank nackt auf dem Vorschiff oder im Cockpit stattfanden, was für prüde Engländer wohl nicht so ganz üblich zu sein scheint. Der Abend wird für Anke und mich sowieso etwas problematisch, da wir uns in einem geradezu klassischen Missverständnis verfangen. Anke fährt in den Ort, um wichtige mails zu versenden und Überweisungen vorzunehmen. So gehe ich natürlich davon aus, dass sie Grillgut für die Party mitbringt. Anke wiederum hat gar nicht erfahren, dass es sich um eine Grillparty handelt und geht davon aus, dass ich einen Nudelsalat mache. Außerdem hat sie niemand davon informiert, dass das Barbecue um sechs Uhr beginne soll. So machen wir uns erst um halb neun auf und haben nichts zu essen, bis auf ein paar kleine Konserven mit Oliven und gefüllten Oliven. Nach anfänglichen Mißstimmungen wird es dann doch ein netter Abend mit interessanten Gesprächen. Bei der Gelegenheit könne wir hautnah erleben, wie ein verlassenes Anwesen nach und nach abgetragen wird: Für das unumgängliche Lagerfeuer werden Türen der Ställe verfeuert. Es ist offenbar nur eine Frage der Zeit, bis die ersten Türen der Hauptgebäude verbrannt werden. Dann folgt bestimmt der Dachstuhl, usw.

65. (Sa. 25.09.04) Heute beginnt das Wochenende. Ohne das Schiffstagebuch wäre die Gefahr groß, Die Zeit völlig zu vergessen. Wochenende bedeutet etwas länger schlafen und Brötchen holen für eine angenehmes Frühstück. Dann gibt es die erste größere Arbeit: Der Kühlschrank hat den Dienst quittiert. Also muß der Inhalt des Kühlschranks in die relativ kühle Bilge umgestaut werden. Die ist natürlich nicht leer. Also muß deren Inhalt ebenfalls in neue Winkel verlagert werden. Dazu sollte das Ganze noch katalogisiert werden, um auch in Zukunft all die wichtigen und unwichtigen Dinge zuverlässig finden zu können.

Und wo schon Arbeit angesagt ist: der CQR-Anker wird endgültig in die Bugplattform gestaut, für den Windsack werden Tenax-Knöpfe angebracht und und und.
Dann geht's zur ANTJE. Antje kocht heute Muscheln, superlecker (Wieso waren unsere nicht so gut?) Aber damit nicht genug. „Kommt. Lasst uns noch in die Caipi-Bar gehen!" Mit den Dingis fahren wir nach Alvor und gehen Caipirinhas trinken. Damit nicht genug. Maren, Antjes Freundin, schlägt vor, nach Lagos in die Disko zu fahren. So wird es ein später Abend. Vor allem wenn man sich klar macht, dass eine portugiesische Disko erst um vier Uhr Morgens zum Leben erwacht. Zwischendurch geht auch Maren verloren. Nach einer teuren Taxifahrt zurück kommen wir erst gegen sechs Uhr in unseren Kojen an und versuchen noch eine Mütze voll Schlaf zu bekommen. Trotz unserer alkoholseligen Stimmung fällt uns auf, welch gewaltige Brandung an den äußeren Ufern der Lagune tost. Wie gut, dass wir gut geschützt im Inneren liegen.

66. (So. 26.09.04) Seit gestern leiden wir unter einer Fliegeninvasion. Die Männchen sind ganz klein, spindeldürr und schwarz, die Weibchen ebenfalls ganz klein. Aber rundlicher und braun. Von einem Moment zum anderen hängen sie überall im Schiff, vor allem auf hellen Flächen. Dummerweise ist JUST DO IT ja vorwiegend weiß gestrichen. Offenbar findet bei ihnen eine Massenhochzeit statt. Jedenfalls fliegen zahlreiche kopulierende Paare durch die Gegend. Eins landet auch prompt in meinem Cafe. Auch ein gutes Ableben: gemeinsamer Tod beim Liebesakt. Ich bin hinsichtlich der Ursachen des Massenvorkommens erst etwas beruhigt, als ich erfahre, dass auf ANTJE eine vergleichbare Invasion herrscht.
Auch heute gibt es wieder viele Pflichten: Bestelliste für SVB schreiben, Tagebuch schreiben, meine Haare werden noch etwas nachgeschnitten (Hairstyle-Optimierung), Anbringen der MÜB-Boje.
Abends bereiten wir ein Curry für die Crew der ANTJE. Obwohl wir diesmal den Rezeptangaben folgen, ist es fast zu wenig für sechs hungrige Mäuler. Aber heute wird nur verhalten getrunken, da sowohl ANTJE als auch JUST DO IT noch in der Nacht auf einer Sandbank trockenfallen sollen. Die Unterwasserschiffe müssen gereinigt werden. Die Nachwirkungen von gestern helfen ebenfalls zu einem zurückhaltenden Verhalten den Alkoholika gegenüber.

27.09.04.
Alvor - Lagos
9,6 sm (2.048,4 sm)
Wind: 0,
Liegegeld: 28,00 € / Tag

67. (Mo. 27.09.04.) Um 03:30 klingelt der Wecker. Um 04:00 Uhr verlässt ANTJE ihren Platz, wir folgen wenige Minuten später. Eine halbe Stunde später liegen beide Boot fest im Sand unterhalb der verlassenen Villa. Wir legen uns wieder hin und warten. Gegen 07:00 Uhr hat der Ebbstrom die Boote hoch und trocken zurückgelassen. Mit Spachtel, Handbürste und Schwamm rücken wir dem Algenpelz zu Leibe. Seepocken sind nicht zu finden. ANTJE hat zwar ein Paar Seepocken, aber praktisch keinen weiteren Bewuchs. Dafür sind Norbert und Antje mit dem Antifouling nicht glücklich. Zwischen ihren Farbschichten befindet sich leider eine Lackschicht, die irrtümlich aufgetragen wurde. Und die platzt jetzt überall ab. Nach einer Stunde Arbeit werde ich

vom „Frühstück" –Ruf überrascht. „Dafür hat er jetzt keine Ruhe." Meint Anke. Von wegen, die leckeren Sandwiches von Antje lasse auch ich mir nicht entgehen. Aber ich beobachte den Tidenwechsel und mahne dann zur Eile. Mit der Hilfe von Simone und Jan, Norbert und Antje ist aber auch unser Boot schnell gereinigt, und wie können entspannt auf den Moment des Aufschwimmens warten. Der wird auch noch etwas

spannend. Eigentlich sollte uns der Flutstrom von ANTJE wegtreiben, aber hier gibt es wohl einen Neerstrom. Jedenfalls treiben wir auf sie zu. Und unser Propeller zieht bei Rückwärtsfahrt in die gleiche Richtung. Aber schließlich geht alles gut, und wir können uns so gerade eben an ANTJE vorbeimogeln. Hieven noch schnell das Beiboot an Bord und motoren nach Lagos. Angelversuch auf der 40m-Linie. Als erstes beißt eine Rotbrasse, auf meinen unbeköderten Makrelenpaternoster! Danach noch zwei kleine Makrelen. Eine wird zu Frischköder verarbeitet, aber leider beißt kein Schwein, heißt Fisch, mehr an. In Lagos bringt uns Brian Eis für den Kühlschrank. Super Idee. Bei der Gelegenheit gebe ich Brian unsere Rotbrasse mit. „We will prepare it.“ Dummerweise habe ich vergessen, ihm zu sagen, dass die Brasse noch geschuppt werden muß. So finden wir sie fertig gewürzt auf dem Grill. Aber noch ist nichts verloren. Anke bekommt eine Schürze und Brians Multitool, und auf dem Fingersteg fliegen kurz darauf die Schuppen. Abends gemeinsames Abendessen auf der KEFFY. Es gibt unsere Rotbrasse dann als Vorspeise. Hauptgericht ist geschnetzeltes Fleisch mit Gemüse, und zum Nachtisch macht Sue ganz leckere Pancakes. Ein rundum gelungener Abend.

68. (Di. 28.09.04) Hafentag in Lagos. Das muß genutzt werden, erst recht bei diesem Preis. Anke bringt drei Fuhren Wäsche in die Lavanderia. Beim Chandler wird diverses Zubehör gekauft. Irgend etwas fehlt immer an Bord. Wichtigste Utensilien: eine Pinnenverlängerung für den Außenborder und ein 4-kg Anker für das Dingi, so ein Klappdraggen, wie ich nie einen haben wollte. Per Telefon und Internet diverse Bestellungen aufgegeben. U. a. bei Moerer und SVB. Paul, der Kühlschrank-Experte kommt statt der verabredeten 11 bis 12:00 Uhr erst am späten Nachmittag. Er kann heute Abend aber nicht mehr helfen, wird erst morgen gegen 10:00 Uhr kommen. Wir bleiben daher bis morgen. Derweil gebe ich Katrin ein Telefoninterview. Es ist ja schließlich der letzte Sonntag im Monat, und am ersten des nächsten kommt ja unsere Sendung.
Abends gehen wir in einem einfachen, kleinen Restaurant *Da Lota* neben den Werkstätten und dem Chandler, neben den Fischhändlern und neben dem Bahnhof essen. Einfach, aber überzeugend gut bei moderaten Preisen. Als Gedeck werden Oliven und Scampi serviert. So essen wir für 25 Euro Vorspeise, gegrillte Sardinen (satt), Nachspeise und trinken ein Bier und zwei Karaffen Wein. Alles nur lecker. Was gibt es da noch zu berichten. Rülps. Höchstens, dass der Abend mit einem Caipi in einer Marina-Bar geendet hat.

29.09.04.
Lagos - Alvor
5,4 sm (2.053,8 sm)
Wind: 0,
Liegegeld: 0,00 € / Tag

69. (Mi. 29.09.04) Ein sonniger Tag wie viele. Das soll aber nicht als Klage verstanden sein. Keinesfalls. Zunächst erst mal kommt Paul dran. Der Kühlschrank wird untersucht. Befund: Kompressor kaputt, komplett neue Maschinerie muß her. Soll rund 700 Euro kosten. Was hilft das Hadern mit dem Schicksal, wir bestellen, denn ohne Kühlung ist das Leben doch erheblich komplizierter.
Nehmen Brian mit an Bord und fahren nach Alvor. So kann Brian die Einfahrt gut beobachten. Leider ist Hochwasser, so dass die tückischen Stellen nicht so recht in Erscheinung treten. Wir schlagen ihm vor, am nächsten Tag mit Sue erneut zu kommen, aber bei Niedrigwasser. Die Lagune beeindruckt ihn jedenfalls schwer, und er würde KEFFY wohl gerne hierher bringen.

70. (Do. 30.09.04) Ein ruhiger Tag. Eigentlich steht ein riesiges Arbeitsprogramm an. Aber Dieter fordert Norbert und mich zu einer Angelfahrt auf. Und Anke gibt mir unerwartet frei. Also los. Fast. Außenborder lässt sich nicht schalten. Erst mal längere Untersuchungen. Reparatur nicht möglich, Bowdenzug gerissen. Was nun? Schalten mit Zange geht

offenbar auch. Wieso ist eigentlich so viel Wasser in dem Boot. Na ja, etwas Wasser macht es schon. „Dieter, an dem Motor musst du unbedingt was machen. Ölwechsel z.B.“ „Ich kann gar nicht hinsehen. Du schmeißt hier locker 6.000 Euro zum Fenster raus.“ „Aber ich bin stolz darauf, dass ich in dreizehn Jahren noch nie reingeschleppt werden musste!“. „Du, Dieter, wo angeln wir eigentlich?“ „Gleiche Höhe wie unser Liegeplatz, nur vor der Lagune, 60 m vom Ufer entfernt. Dort gibt es Drückerfische.“ (Puh, die Entfernung kann ich ja noch schwimmend zurücklegen. Mir war doch schon ein wenig mulmig.) Schließlich geht es auch wirklich raus. Aber leider haben wir keinen Erfolg. Lag wohl mit daran, dass es durch die Reparaturen etwas zu spät wurde.
Abends gemeinsames Nudelkochen - ohne Fisch selbstredend – mit Norbert und Antje. Die beiden gehen früh, ihre Abfahrt steht bevor. Wir wollen noch in die Stadt. Im *Crows Nest* spielen Helen und ihre Jungs. Wir treffen hier auch Martin und Mandy von der BOOMERANG IV. Es wird ein netter und später Abend.

71. (Fr. 01.10.04) Am Morgen warte ich bereits ungeduldig auf Brian und Sue. Habe Sorge, dass sie das Niedrigwasser verpassen. Aber sie sind pünktlich am Pontoon. Es geht gleich und ohne Umschweife auf Sightseeing-Tour mit JUST DO-LITTLE. Brian filmt die kritischen Passagen. Na, da muß es ja klappen, wenn er mit KEFFY hier reinkommt. Danach mache ich eine Computerstunde mit Brian. Zeige ihm Bobby-Schenks Astronavigation, JVCcomm und C-Map. Sue und Anke tauschen sich derweil über ernsthaftere Dinge aus, übers Kinderkriegen, künstliche Befruchtung und Adoption sowie die Sterilisation des Mannes.
Gegen Mittag gehen Antje und Norbert auf die Reise zu den Kanaren. La Graciosa ist ihr Ziel. Wir werden beide vermissen. Aber dort wollen wir uns auch wiedersehen. Jedenfalls mache ich ordentlich Krach mit der Kompressorfanfare, als ANTJE Anker auf geht.
Und sie sind noch gar nicht richtig weg, da steht nach einem Nachtflug D. vor dem Pontoon, Er muß noch einen kleinen Moment warten, bis ANTJE endgültig fährt, denn ich treibe mit dem Dingi um ihren Bug herum, um im Bedarfsfall Hilfe beim Anker leisten zu können, weil beispielsweise eine Mooringleine drinhängt. Aber dann wird er natürlich sofort geholt.
Jetzt sind wir wieder zu dritt. Und – er ist mit vollständiger Angelausrüstung gekommen.

72. (Sa. 02.10.04) Endlich werden heute ein paar lang angestrebte Arbeiten angegangen. Mit D.s Hilfe werden die Leinen der Lazyjacks getauscht. Die Originalleinen waren einfach zu dehnfähig. Das Segel ist einfach vom Baum gefallen. Trotz der Leinen. Dann geht Anke auf Einkaufstour – wir haben seit heute einen Mietwagen – und D. wird zum Strandnachmittag verdonnert. Ich brauche nämlich Platz und keine Störenfriede an Bord: Es steht nämlich eine GROSSE UMSTAUAKTION bevor. Und das bedeutet, dass aus allen möglichen und unmöglichen Schapps und Ecken Dinge hervorgekramt, irgendwo hingestellt, sortiert, umsortiert und noch mal neu sortiert und dann nach einem besonderen Plan wieder verstaut werden. Dabei sind wichtige Kriterien zu berücksichtigen: Häufigkeit des Zugriffs, Größe und Staubarkeit, vor allem aber das Gewicht, schließlich soll das Schiff in einen besser getrimmten Zustand kommen. Ist arg steuerbordlastig.

Abends gibt es wieder ein Barbecue. Selbstredend von Martin und Mandy ins Leben gerufen. Von wem auch sonst. Amerikaner (2), Australier (1), Dänen (2), Deutsche (3), Franzosen (2), Engländer (viele), Japaner (1) und Inder (1) geben sich ein Stelldichein und haben viel Spaß miteinander. Also, sehr international. „Who needs politics?“ Alle haben etwas mitgebracht, was sie den anderen anbieten. Helen und ihre Jungs machen etwas Musik. Jean, der Franzose spricht kein Wort einer anderen Sprache, ist aber dennoch witzig und kommt ständig mit neuen Leckereien, die er anbietet. D. legt sich irgendwann neben den musizierenden Jungs hin, lauscht der Musik und träumt vor sich hin. Ist es wieder spät geworden? Welche Frage. So spät, dass wir das Dingi, mit dem wir zum Barbecue

gefahren sind, nun erst ein Stück durch den Schlamm schieben müssen. Entsprechend viel Dreck tragen wir dann auch ins Beiboot und an Bord.

73. (So. 03.10.04) Wir stehen nicht zu spät auf, denn heute wollen wir nach Gibraltar fahren, um morgen ein Amateur-Funkgerät zu kaufen. Nachdem die Frühstücksvorbereitungen schon etwas fortgeschritten sind, wecke ich D. etwas nachdrücklicher und treibe ihn aus dem Bett. Er kommt dann auch rausgekrochen, aber sehr langsam, stöhnt, stöhnt noch mal und verkündet, wie schlecht es ihm geht. Ist auch unübersehbar. Klar, dass er sich ein paar hämische Sprüche gefallen lassen muß. Auf das Frühstück verzichtet er, und schließlich entscheidet er sich, lieber nicht mit nach Gibraltar zu fahren. Wir instruieren ihn noch ein wenig über die Neuerungen und Wichtigkeiten am Schiff, dann rudert er uns zum Ufer.

Autobahnfahrt nach Gib. Der Rio Guadiana ist von der Autobahnbrücke aus gesehen gar nicht so spektakulär. Ein Segler ist unterwegs, flussaufwärts. Die Fahrt zieht sich. Huelva, Sevilla, hier geht es wieder über eine hohe Brücke über den Gualdalqivir, an flachen Schwemmländern vorbei, Salinen, Reiher und Flamingos, Cadiz, Tarifa, Algeciras. Flaches Land mit riesigen Monokulturen, Hügelland mit baumbestanden Weiden und schwarzen Stieren, Bergland. Je weiter wir und dem Ziel nähern, desto mehr nimmt der Wind zu. Bei Tarifa sehen wir wieder das Meer. Surferparadies. Wellen mit Schaumkronen. Dann führt die Straße durch schroffes Bergland, niedrig dahinjagende Wolken, zahlreiche Windkraftanlagen, die sich wie wild drehen. Unglaubliche Schwüle. In Algeciras wundern wir uns, weil Gibraltar immer noch nicht ausgeschildert ist, obwohl wir den Felsen schon sehen konnten. Die Spanier sind den Briten zumindest offiziell wohl nicht so grün. Fragen schließlich an einer Tankstelle. „Si, si, noch 7 km geradeaus, dann rechts, ausgeschildert.“ Na so was. Geraten kurz vor der Grenze in eine falsche Spur. Baustelle? Doch von wegen, echtes Glück gehabt: Die scheinbare Baustelleneinfahrt ist genau der richtige Abzweig um nach Gibraltar zu kommen. Scheint nur ein Trick zu sein, um den Durchgangsverkehr in La Linea vom Rückstau der Grenze zu trennen. Und Stau gibt es. Mit merkwürdigem Rhythmus. Das wundert uns um so mehr, als die Zöllner die Autos so durchwinken. Wenige Meter später erkennen wir die Ursache: Die Straße führt quer über das Rollfeld des Flughafens. Und immer wenn ein Flugzeug startet oder landet, wird der Fahrzeug- und Fußgänger-Verkehr unterbrochen.
In Gib finden wir recht problemlos das Zentrum, und halten beim zweiten erkennbaren Hotel. Ja, im Bristol-Hotel können wir noch ein Zimmer bekommen und ein Parkplatz ist auch möglich. Was wollen wir mehr. Schnell noch etwas frisch machen und dann etwas essen gehen. Wir suchen nicht lange und bleiben bei einem Pub und Restaurant in Hotelnähe. Kurze Zeit später kommt noch eine Truppe Engländer. Küche ist aber schon geschlossen. Wir schauen uns an. Und dann fällt uns wie Schuppen von den Augen: Hier gilt eine andere Zeit, es ist schon ein Stunde später als angenommen. Mann, was haben wir für ein Glück gehabt. Nur wenige Minuten später, und ... nicht auszudenken. Hungrig ins Bett. In Gib macht sogar Pizza Hut schon um 22:00 Uhr zu.
Noch ein nächtlicher Spaziergang durch die Mainstreet zu den Marinas und Shephards. Na da muß morgen ja alles klar gehen. Das nächtliche Gibraltar macht einen britischen Eindruck, britischer als das Königreich selbst. Alte Häuser, alte Lampen, Briefkästen, Blumenschmuck an den Lampen. Wird uns bestimmt gefallen.

74. (Mo. 04.10.04) Um halb acht klingelt das Telefon: der Weckdienst. Schnell aufgestanden und noch einmal geduscht, heute wird’s anstrengend. Da braucht man ein kräftiges Frühstück. Und gleich ein Schock: Minimales Frühstücksbüffet mit absolutem self service. Vor allem sind die Tassen und Gläser so klein, dass man Schwierigkeiten hat, die bei dem hiesigen Klima erforderlichen Flüssigkeitsmengen zu sich zu nehmen. Ein älterer Engländer versucht verzweifelt ein britisches Frühstück zu erhalten. Erfolglos. Er trägt es dann mit britischer Gelassenheit. Ich auch, was bleibt auch anderes übrig. Unter kontinentalem Frühstück hatte ich mir etwas mehr Substanz erwartet.
Mit dem Wagen nach Shepherds gefahren. Diversen Kleinkram erworben, aber es gibt kein Funkgerät. Wir sollen in die Main Street gehen. Da gäbe es genug Möglichkeiten, wo man uns helfen könnte. Das bedeutet, erst mal einen Parkplatz finden. Unser Parkplatz am Hotel ist leider besetzt. Und Gibraltar ist eng, verdammt eng. Schließlich

ergattern wir in einem Parkhaus am Anfang der Main Street doch noch einen Platz. Finden auch einen Händler, an dessen Außenfassade Werbung für Icom, einem der Gerätehersteller prangt, aber niemand ist da, der uns fachkundige Auskunft geben kann. Sollen in einigen Minuten wiederkommen. Marschieren die ganze Main Street entlang, finden aber kein anderes Fachgeschäft. So hatte ich es mir nicht vorgestellt. Dann versuchen wir es an der Queensway Quay Marina. Auch kein Chandler! Aber da: ElectroMed. Aber wieder Pech, haben nur Ausrüstung für die Großschiffahrt. „Vielleicht ein wenig zu kostspielig für Sie!“ „Gehen sie doch zu Omni, und zwar dem Juwelier, Grüße von Steve, und fragen Sie nach Sunil, der kennt sich aus und kann sie zuverlässig beraten.“ Omni? Da waren wir doch schon. Also noch mal hin. Ja, das Juweliergeschäft gehört Sunil, genauso wie der Laden, in dem wir Anfangs waren, und noch ein paar andere. Aber ausgerechnet heute ist Sunil nicht im Lande, kommt erst morgen wieder. Na, mal probieren, ob wenigstens der andere Fachmann wieder da ist. Also die Main Street wieder zurück. Unterwegs frage ich mehr – ja ich weiß eigentlich nicht warum – ja also mehr so aus Interesse, was denn die beiden neuen Nikon Digitalkameras kosten. Und beim zweiten Inder, den ich frage – der Handel hat hier einen starken indischen Einschlag – werde ich mehr oder weniger eingewickelt. Fast, weil ich bei den Preisverhandlungen geschickt taktiere und nie sage, ob ich überhaupt etwas und was ich ausgeben will. Aber zum Schluss ist der Preis so günstig geworden und liegt noch unter meinem Gedankenmodell, dass ich gar nicht mehr widerstehen kann. „I want to see you happy“ meint der Inder. So so. Ein guter Verkäufer. Bin ich jetzt doch Eigentümer einer D100. Irgendwas muß Gibraltar ja bringen, wenn es mit der Funke schon nicht klappt. Er hilft mir noch schnell, die Kamera zollgerecht zu präparieren. Jetzt aber schnell zum ersten Omni. Bestimmt auch ein Inder. Doch der Fachmann ist nach wie vor nicht da. Was soll´s. Jetzt reicht´s. Erst mal was essen. Und dann ab auf den Felsen. Mit dem Mietwagen, weil uns die Seilbahn zu teuer ist. Eine abenteuerliche Fahrt an steilem Abgrund. Mir wird schon so mulmig. Wie es wohl wäre, hier mit einem Motorrad zu fahren? Lieber nicht dran denken. Mit der Preisersparnis wird es allerdings nichts, das Befahren kostet eine Gebühr, die so ziemlich der Seilbahnfahrt entspricht. Oben angekommen, das Auto mit Rückwärtsgang, Handbremse und untergelegten Steinen gesichert, erkunden wir die letzten Höhen des Felsens. Sind ziemlich verblüfft, als wir den Grat erreichen, und es auf der anderen Seite senkrecht, aber wirklich senkrecht, runtergeht. Ganz klein liegen dort Frachter auf Reede. Atemberaubend im Sinne des Wortes. Hält man sich nicht fest oder sorgt für sicheren Stand, vermeint man förmlich den Sog in die Tiefe zu spüren. An anderer Stelle finden wir die berühmten Affen. Eine ganze Gang lungert an einer kleinen Gaststätte herum und überfällt wohl gerade arglose Touristen, die hier ihren Kuchen essen wollen. Scheu sind sie jedenfalls nicht. Im Gegenteil. Und aufpassen muss man schon, da sie wohl gerne beißen.

Langsam zieht es uns zurück. Eine lange Fahrt steht schließlich noch bevor. Gibraltar ist schon interessant, ein erstaunliches Völkergemisch, Europäer, Juden in traditioneller Kleidung, Marokkaner, Inder, Pakistani, Asiaten und zahlreiche Mischlinge. Alles auf engstem Raum vereint. Alle flachen Bereiche eng bebaut. Und am Felsen kleben förmlich weitere Bauten. „Leben will ich hier nicht. Das wäre mir doch zu eng.“

Wieder Stau an der Grenze. Aber niemand interessiert sich für die Kamera. Dann Fahrt zurück. Verpassen die Autobahn nach Jerez, die erheblich beschleunigen würde. Andererseits haben wir so Gelegenheit, die Küstenstraße zu fahren. Und – kaum zu glauben – plötzlich sehen wir Afrika. Ganz deutlich. Vorher lag zu viel Dunst in der Luft. Aber es geht weiter, bis auf ein paar Fotostops wegen der schwarzen Stiere und einer Pause fürs Abendessen brausen wir voran. Wollen nicht zu spät kommen. Bei unserem Abschied haben wir vergessen, mit D. auszumachen, wie wir wieder an Bord kommen, und er ist einfach nicht per Handy zu erreichen.

Um halb zwölf stehen wir endlich am Pontoon in Alvor. Leider war mein Vertrauen in D.s Mitdenken nur Zweckoptimismus und Ankes worst-case-Szenario ist eingetreten: Kein Dingi zu sehen. Und auch kein Boot von einem bekannten Segler, das man sich ausleihen könnte. Auch lautes Rufen nutzt nichts. „Er wird doch nicht schon poofen?“ Gebe mit den Scheinwerfern des Autos Lichtzeichen, Anke ruft. Da, endlich eine Reaktion, aber nicht von D., von der IRIS. „Hi Luke, Anke und Martin calling. We need a lift to our boat.“ Luke kommt und rudert mich zu JUST DO IT. Nehme mir schnell das Dingi und rudere zum Pontoon. D. schläft tatsächlich bei geschlossenen Türen. Anke und das Gepäck wird eingepackt und zurück. D. hat unser Kommen bemerkt und nimmt die Leine an. Muß sich natürlich ein paar Worte gefallen lassen, wobei ich mich wundere, wie ruhig Anke ihre Beschwerde vorbringt, hatte sie doch am Steg noch ganz schön geschimpft. D. hatte wohl nur im Handy nach SMS geschaut, es aber sonst aus gelassen. Dass wir vielleicht gar keine SMS schicken können, ist ihm nicht eingefallen. „Warum hast Du denn das Dingi nicht am Steg gelassen?“ „Und wie wäre ich an Bord gekommen?“ „Hättest doch einen anderen Segler fragen können, dass er dich bringt. Ist doch kein Problem.“ Meine ich und füge lakonisch hinzu. „War halt ein Eignungstest.“ D. verschwindet ohne viele Worte in seiner Koje. Wir prutschen noch ein wenig herum, trinken noch ein Entspannungsbier und gehen dann ins Bett.

05.10.04.
Alvor - Lagos
4,7 sm (2.058,5 sm)
Wind: 0,
Liegegeld: 0,00 € / Tag
(Empfangssteg)

75. (Di. 05.10.04) Schlafe recht leicht und höre D. recht früh rummachen. Denke noch an Ankes Worte von „lange schlafen“ und hoffe, dass D. sich das Dingi schnappt und Brötchen holt. Um neun kann ich nicht mehr liegen. Noch kurzes Gespräch mit Anke, die auch wach ist. „Nee, D. schläft doch noch.“ Muss sowieso kleines Wasser wegwerfen. Stehe also auf. D.s Koje ist leer. Gehe zum Niedergang. Er sitzt fertig angezogen im Cockpit. „Na, gestern waren wir ja etwas schlechter Laune.“ Ich will ein beruhigendes Gespräch anfangen, da D. doch etwas entfernt wirkt. „Dafür habe ich jetzt schlechte Laune.“ Schweigen. Na ja, kann ich verstehen. „Ich möchte Dich bitten, mich gleich an Land zu bringen.“ „??? - - - Mit Deinem Gepäck?“ „Ja.“ Jetzt bin ich doch ziemlich vor den Kopf gestoßen. Versuche vorsichtig in D.s Befinden einzudringen, so schlimm war das gestern doch nicht. Und ich selbst – ich weiß, dass ich für andere auch nicht immer leicht zu verknusen bin – war doch in den letzten Tagen nicht so unerträglich. Hoffe ich jedenfalls. Er fährt sich mit der Hand durchs Gesicht. „In meiner Verfassung bin ich der Sache einfach nicht gewachsen.“
Anke ist auch völlig überrascht und versucht erfolglos, von D. einen Hinweis zu bekommen. So ziehen wir uns an und steigen mit Gepäck ins Dingi. Mache noch einen Versuch: „Laß uns doch zusammen Frühstücken gehen. Dann können wir doch noch in Ruhe weitersehen, wie es ist.“ Aber nein, er will weg und so schnell wie möglich nach Deutschland zurückkehren, egal wohin ein Flug möglich ist. Mache noch in der Zeit, bis das Taxi kommt einen weiteren Versuch, aber D. geht nur weg und scheint allein sein zu wollen. Nichts zu machen.
Als er weg ist sitzen Anke und ich beim Frühstück in einem Strandcafe und versuchen zu verstehen, was geschehen ist. Auf meine Frage hat er immerhin gesagt, dass die Abreise nichts mit uns zu tun hat. Ich will das glauben, obwohl die Enge und vor allem die zu erwartende Enge auf der vorgesehenen Reise ja in keinem Fall unproblematisch ist. Und da kommen wir automatisch mit ins Spiel. Aber letztlich – irgend etwas hat er scheinbar aus Deutschland mitgebracht, was ihn offenbar nicht losgelassen hat.

Der Rest des Tages vergeht mit dem Versuch, den Verbleib einer SVB-Sendung und die Kühlschrankreparatur zu klären, das Mietauto zurückzugeben, eine unserer Meinung nach neue Beule wird als schon vorhanden abgetan, sehr nett, und kleineren Besorgungen. Abschied von Angel-Dieter. Abschied von Helen, Spike und Luke. Noch mit gemeinsamem Trunk von Tee und Vino Rose, den Ian organisiert hat. Die

Dämmerung ist jetzt, um halb acht, schon fortgeschritten, man merkt das sich dem Ende zuneigende Jahr, und wir müssen langsam Land gewinnen. Bis wir Anker auf gehen können, das Schiff muß etwas klariert werden, das Beiboot muß an Bord, usw., ist es dunkel. Vorsichtig manövrieren wir uns an der Kette der ankernden Schiffe vorbei. Am letzten Schiff gehen wir auf Handgreifweite heran, um Brians email-Adresse zu übergeben. „You are brave“ ist der Kommentar des Engländers. Ganz vorsichtig tasten wir uns nun mit dem GPS und den wenigen Landmarken, die wir ausmachen können voran. Nach einer etwa einer halben Stunde sind wir endlich in der Ausfahrt und können die Fahrt erhöhen. Ein tolles Meeresleuchten. Das Schraubenwasser führt zu einem leuchtend blauen Lichtschweif, den wir hinter uns herziehen. Die Bugwellen leuchten. Und rings um uns her sieht man die Leuchtspuren der Fische. Am beeindruckendsten sind die Feuerwerke, die die Fische verursachen, die hakenschlagend vor unserem Bug Reißaus nehmen. Die Einfahrt nach Lagos wird durch zwei kräftige Lichtfluter erschwert, die, statt historische Gebäude anzustrahlen, vor allem tierisch blenden und das Erkennen der Molenfeuer erschweren. Aber es geht alles gut und wir finden auch noch eine passende Lücke am Empfangssteg. Jetzt aber los und essen machen. Wir haben einen Bärenhunger.

06.10.04.
Lagos Empfangssteg – Lagos Marina
0,5 sm (2.059,0 sm)
Wind: 0,
Liegegeld: 18,00 € / Tag (Nebensaison)

76. (Mi. 06.10.04) Pünktlich um 10 Uhr erscheint Paul mit dem neuen Kühlaggregat. Der Einbau ist nicht ganz unkompliziert, da unser Kühlschrank Praktisch in die Ausbauten integriert ist, aber mit List und Tücke und meiner schweren Bohrmaschine; die ich Gott sei Dank mitgenommen habe, ist das Werk gegen Mittag beendet. Wir verlegen in die Marina. Danach beginne ich, da der Motor vom Verlegen gerade warm ist, mit Wartungsarbeiten: Ölwechsel, Ölfilterwechsel, Ölwechsel an der Einspritzpumpe, Sichtkontrolle am gesamten Motor, Fetten aller Kugelgelenke, Prüfen des Einspritzpumpengestänges, Säubern des Seewasserfilters. Und endlich finde ich die Zeit, eine gebrochenen Haltewinkel für ein Seewasserrohr im Kühlkreislauf durch einen neuen (den ich mir natürlich zurechtschnitzen muß) zu ersetzen. Außerdem bunkern wir 276 Liter Diesel und runbd 350 Liter Wasser. Sind von der Qualität des Diesels überrascht. Er läuft bis zum Schluß problemlos in unseren Tank, kein Überschäumen und kein Austreten aus der Entlüftung. Normalerweise bedeutet das Tanken von Schiffsdiesel für uns immer langsamstes Einfüllen „Dröpje for dröpje“ und ständiges Sichern an der Entlüftung, aus der in der Regel aufschäumender Diesel austritt. Endet meist mit erheblicher Schweinerei und Umweltverseuchung. Zwischendurch kommt Maren mit ihrem Mann, um Antjes Telefonkarte abzuholen, die wir zur Zeit ausgeliehen haben, um billiger telefonieren zu können. Er ist Bordingenieur auf einer Yacht von einem stinkereichen Scheich. Da ich das rechtzeitig erfahre präpariere ich schon mal das Schaltpaneel, und der Köder fängt. Thomas stellt interessiert fest, dass es aufgeklappt ist und ich an der Elektrik arbeite, und schon übernimmt er die Arbeit und installiert den Inverter. Ich stelle befriedigt fest, dass meine Überlegungen richtig waren und ich auch allein alles richtig gemacht hätte. Aber zugegeben, ich hatte nicht wahrgenommen, dass die Sicherungen des Panels unterschiedliche Stärken besitzen, und hätte den Inverter ausgerechnet an der schwächsten und nicht an der stärksten Sicherung angeschlossen. Jedenfalls möge mir Thomas meine List verzeihen, wenn er diese Zeilen lesen sollte. Vielen Dank noch mal, Thomas. Abends gehen wir wieder im *Da Lota* essen. Es gibt gegrillte Sardinen für Anke und Roballo für mich.

Wieder an Bord schaut Anke zum wiederholten Male in den Kühlschrank. „Er wird nicht richtig kalt!“ „Laß ihn doch erst mal in Ruhe, schließlich muß er doch das ganze warme Zeugs runterkühlen.“ „Aber er geht doch ständig an und aus. Das kann doch nicht richtig sein.“

77. (Do. 07.10.04) Am Morgen zeigt sich, dass der Kühlschrank doch anständig kühlt. Wir machen uns auf in die Stadt (liegt gleich auf der anderen Seite des Flusses), um Geld zu holen. Der Chef von Blue Water hat leider keine Kreditkarten akzeptiert. Und die nötigen Euros hatte ich nicht bar dabei. Außerdem war mir die Rechnung zu hoch

und ich habe erst mal die Zahlung verweigert. Paul hat seine Arbeitszeit etwas ungewöhnlich hoch verbucht, und dabei habe ich ihm noch mit meinem Werkzeug ausgeholfen. Eine Einigung in Höhe des ursprünglich von Paul genannten Betrags war aber schnell möglich.

Mehr Probleme bereitet die Beschaffung von Bargeld. Aber dank meiner goldenen Kreditkarte geht es schließlich doch. Jetzt aber los, Gemüse einkaufen. Im neuen Mercado, sehr modern und sehr sauber, zwei Ebenen, unten Fleisch und Fisch, oben Gemüse, decken wir uns ein. „Wollen wir uns für heute Abend Fisch kaufen?“ „Gute Idee. Wie wäre es mit den Red Snappern, oder was das da ist, da vorne beim Händler an der Ecke.“ „Ja gerne, sehen wirklich gut aus. Erinnern an die Rotbrasse, die Du gefangen hast.“ Anke prüft die Kiemen, frische Fische. Die Verkäuferin macht die Fische, wie hier üblich, gleich fertig. Flossen abschneiden, ausnehmen, schuppen, waschen. Ihre Kollegin reicht uns den Bon. 20 EUR. Bärks. Das ist ja ein Vermögen. Aber jetzt gibt es kein Zurück. Schließlich sind die Fische schon vorbereitet. Wir greifen tief in die Tasche und gehen in dem Bewusstsein, so schnell nicht wieder ein so teures Fischgericht essen zu werden. Da muß auch ein besonderes Rezept her. In meinem Fischfachbuch finde ich auch eins. Ganz simpel und superlecker. Fische waschen, innen und außen kräftig salzen, pfeffern, mit Olivenöl einreiben, auf Backpapier legen, Salbeiblätter drauf und pro Fisch 20 g Butter und 3 bis 4 mit dem Messer zerdrückte Knoblauchzehen geben. Dann das Backpapier luftdicht schließen. Bei 200 Grad 20 Minuten in den vorgeheizten Ofen. Dazu frische Kartoffeln. Butter braucht´s zu den Kartoffeln nicht unbedingt, die ist schon am Fisch. Einfach, schnell, moderater Energieverbrauch, wenig Arbeit und superlecker. Genau das, was der Yachti braucht. Die fertigen Päckchen kommen auf den Teller, und jeder darf seinen Fisch selber auswickeln. Und jetzt fehlt dazu nur noch ein schöner kühler Weißwein. Oder vielleicht ein ebenso kühler Vino verde tinto?

Abends sitzen wir noch mit Brian zusammen. Erzählen und schauen uns sein C-Map an. Ein Yachti-Kollege hat ihm versprochen, es für 100 EUR zu installieren, ist aber gescheitert.

78. (Fr. 08.10.04) Morgens besuche ich Brian. Will ihm helfen, sein C-Map zum Laufen zu bringen. Eine erste Prüfung ergibt gewisse Abweichungen von meiner Version, aber vor allem enthält das C-Map-Paket von Brian nur die Seekarten von Australien, Ozeanien und der Kanaren. Nicht sehr hilfreich, wenn man in Europa und dem Mittelmeer segelt. Gut, dass ich Norbert intensiv über die Schultern geschaut habe, als er unser C-Map installierte. So gelingt es mir in knapp zwei Stunden, dass Programm lauffähig zu machen. Das wird mein erster bezahlter Job auf dieser Reise. 100 EUR für 2 Stunden Arbeit und Programm. Das Geld nehme ich aber nicht für mich, sondern ich will es spenden. Habe auch schon eine Idee.

Der Rest des Tages vergeht mit Vorbereitungen am Schiff, denn sobald der Wind dreht wollen wir los. Zur Zeit haben wir kräftigen Wind aus Südwest, und das ist genau in unsere Richtung. Das muss man sich ja nicht antun.

79. (Sa. 09.10.04) Rührei zum Frühstück. Die Eiervorräte müssen reduziert werden. Dann beginnt der Ernst. Der Backbordlüfter soll ersetzt werden. Die langersehnte SVB-Lieferung aus Deutschland enthielt leider nur einen Lüfter. Der Tausch eines Lüfters ist ein gutes Beispiel, um den daheim gebliebenen Landratten mal zu erläutern, wie viel Arbeit an Bord entsteht. Zunächst muß erst mal das Arbeitsfeld frei gemacht werden, um den alten Lüfter, der auf dem Vorschiff angebracht ist, zu

demontieren. Das heißt, das Dingi zu verlagern. Nun gilt es, sechs Schrauben zu ösen, die den Lüfter auf dem Deck fixieren. Geht wunderbar, bis auf eine, in deren Schraubenschlitz sich Zweikomponentenlack eingebettet hat, der partout nicht raus will. Zehn Minuten Kratzerei, bis die Schraubendreherklinge endlich fasst. Unter der äußeren Hülle des alten Lüfters befindet sich ein weiteres Rohr, das mit dem Deck verschraubt ist. Vier Schrauben. Zwei lösen sich problemlos, zwei wollen überhaupt nicht. Wieso zum Teufel. Nach langem Überlegen und Prüfen stellt sich heraus: die verblieben Schrauben sind nicht wie alle anderen direkt in das Deck geschraubt, sie sind durchgebolzt und gekontert. Natürlich passt auch nicht der vermutete Maulschlüssel Größe zehn, ein Achter muß es sein. Das bedeutet noch mal zurück in den Salon und einen passenden Schlüssel besorgen. Nun ist auf dem Deck alles weg. Zurück unter Deck. Hier ist eine Lüfterrosette abzuschrauben. Mit vier Schrauben gehaltert, zwei mal Niro, zwei mal Messing. Beide Messingschrauben brechen. Glücklicherweise lässt sich die Rosette dennoch öffnen. Aber jetzt zeigt sich, dass der Ausschnitt in der Deckenverkleidung zu klein ist. Eigentlich sollte für den alten Lüfter der gleiche Durchlass bestehen, wie für den neuen, 90 mm. Tut es aber nicht. Das Loch muß also vergrößert werden. Mit einer Handsäge nicht zu machen, da ich keine Säge für derartige Radien habe. Also muß die elektrische Stichsäge ran. Das macht Dreck. Also erst mal das Schlachtfeld räumen. Bettzeug und Polster weg. Bücher aus dem Schwalbennest unmittelbar unter dem Durchlass entfernen. Bevor man das macht sollte man aber die Stichsäge aus ihrem Versteck holen, denn den ganzen Kram kann man nur dort zwischenlagern, wo die Säge in den Tiefen eines Bodenschapps lagert. Also auf die richtige Reihenfolge aller Arbeiten achten. Natürlich ist die Stichsäge ganz tief verstaut, da man sie ja selten braucht. Also muß erst alles, was über ihr gestaut ist, rausgeräumt werden. Endlich. Da ist sie. Kein Kurvenblatt im Werkzeugkasten. Mist. Wird auch so gehen. Aber Strom brauche ich auch. Also auf in die Backskiste im Cockpit. Hier ist eine Kabeltrommel. Kabeltrommel im Bad anschließen. Säge anschließen und feststellen, dass Säge zu groß. Zwischen Deckenverkleidung und Schwalbennest ist zu wenig Platz für die Säge. Alles wieder weg. Bootsnachbarn aufsuchen und fragen, ob er eine geeignete Säge hat. Frau da, Mann sein nicht da. „Ich glaube, er hat eine Säge, kommt in einer halben Stunde. Meldet sich bei Dir“. Mir fällt ein, dass an Ankes Multitool eine kleine, schmale Säge ist. Probiere, und es geht. Schnitze das Loch in der Deckenverkleidung auf das gewünschte Maß auf. Jetzt muß die Isolierung entsprechend aufgeschnitten werden. Eine leichte Übung. Jetzt wird das Lüftungsrohr von unten in die Deckenwegerung eingesetzt und verschraubt. Von Deck aus wird nun die Bodenplatte des neuen Lüfters passgenau ausgerichtet. Eine erste Bohrung für eine der fünf Halteschrauben vorgenommen und ein Gewinde in das Deck geschnitten. Ausrichtung noch mal prüfen. Vier weitere Bohrungen anbringen und Gewinde schneiden. Probeweise alles zusammenbauen. Dann alles wieder ab. Eine Schraube will nicht richtig ziehen. Gewinde noch mal nachschneiden. Jetzt Unterseite der Bodenplatte mit Sikaflex-Dichtungsmasse bestreichen und jedes Gewindeloch mit Duralac versehen. Macht man mit einem Streichholz, das man in die Tube Duralac steckt, dann in das winzige Gewindeloch und das Duralac an die Außenwände des Gewindes verteilt. Verhindert die Kontaktkorrosion zwischen dem Aluminium des Rumpfes und der Edelstahlschraube. Natürlich hat sich das Duralaczeugs separiert, so dass anfangs nur Öl aber kein Isoliermittel aus der Tube kommt. Dann Bodenplatte und Oberteil des Lüfters zusammenstecken. Mist, voll in das klebrige Sikaflex gegriffen. Mit allen Fingern. Heißt im Volksmund nicht umsonst Springschmatze. Also erst mal Finger säubern und die verschmierten Stellen am Lüfter neu mit der erforderlichen Schichtstärke bestreichen. Lüfter aufsetzen und peinlich genau darauf achten, dass keine Springschmatze an die Finger oder sonst welche Stellen kommt. Alle Schrauben andrehen. Die meisten Schrauben des alten Lüfters sind unter dem Gehäuse des neuen verschwunden und abgedichtet. Drei sind aber noch da geblieben. Was machen? Am besten jeweils mit einer in Duralac getauchten Schraube verschließen. Wieso lässt sich die eine nicht vollständig reindrehen? Taschenlampe holen und ins Löchlein leuchten. Sieh da: das Bohrloch befindet sich exakt über einem Hilfsspant. Mehr als 7 mm Gewindelänge sind nicht drin. Also muß die Schraube abgelängt werden. Die japanische Metallsäge, eine Handsäge rauskramen, Die Schraube mit dem überflüssigen Ende in eine Zange klemmen, und sägen. Nachdem alles fertig ist, ist die Arbeit beileibe nicht abgeschlossen. Der ganze Dreck vom Bohren, Sägen und Schneiden muß weg. Dann müssen alle Werkzeuge wieder ordentlich verstaut, die

Bücher eingeräumt und die Koje wieder hergerichtet werden. Nun ratet mal, wie viel Zeit seit Beginn des ersten Handgriffs vergangen ist.

Gab es sonst noch was? Wartung des Außenborders, Befestigungsbeschlag für die Ankeraufnahme am Heck endlich gedichtet. Vom Beiboot aus gemacht und dabei beinahe gekentert. Muß grotesk ausgesehen haben. Hafentheater für die anderen Segler. Anke macht einen Großeinkauf mit dem Hackenporsche. Er wird wieder bis an seine Belastungsgrenze gebracht, allein die 72 Getränkedosen bedeuten beträchtliches Gewicht.

10. – 15.10.04.
Lagos – Bahia de Francesca, La Graciosa
521,2 sm (2.580,2 sm)
Wind: von NW 1 über N 5 bis ENE 5 alle nördl. Richtungen zw. 1 und 5

80. (So. 10.10.04) Auch heute sind noch Vorbereitungen zu machen. Wanten und Stage werden nachgespannt. Das Bimini abgebaut und die Teile in der Doppelkoje verstaut. Schadhafte Stellen an der Selbstwendefock werden getaped. Der Wassertank wird noch mal gefüllt.
Am frühen Nachmittag starte ich die Maschine. Wir verlegen an den Empfangskai. Damit haben wir die Klappbrücke, die die Marinaausfahrt blockiert bereits hinter uns und können jederzeit und ungehindert starten. Anke geht das Liegegeld bezahlen. Dann setzen wir noch am Anleger das Groß, drehen den Bug mit Motorhilfe durch den Wind und Strom – kommt beides von backbord vorn – und fallen dann auf Backbordbug ab. Die Maschine läuft noch kurze Zeit zur Sicherheit mit, dann heißt es Motor aus, und wir segeln an der Uferpromenade entlang in die offene See. Nur mit dem Groß ist es gemütlich langsam, und wir genießen die letzten Blicke auf Lagos. Draußen setzen wir die Genua, und der frische Wind lässt uns zügig an der pittoresken Felsenküste der Algarve vorankommen. Als die Dämmerung einbricht, kann man die Berge Portugals noch sehen, aber wichtig ist, dass wir den Dampfertreck nach Gibraltar bereits gequert haben. In der Nacht sollten uns keine Frachter das Leben schwer machen. Mir ist leicht unwohl, daher bleibt viel Arbeit für Anke. Macht Gemüsetopf Nicoise. Und sie übernimmt auch die erste Wache.

Zum Abschluß noch zwei Karten zu diesem Abschnitt:
die Biskaya-Querung und der anschließende Reiseteil von Sada bis Alvor / Lagos.

Biscaya-Querung
Start: 20.08.04
Falmouth
Wende wg. Sturmwarnung
Pos.: 48°10´ N 007°53´ W
ATLANTISCHER
OZEAN
Sada
25.08.04 Ankunft
ENGLAND
Weymouth
Bournemouth
Plymouth
Ärmelkanal
Cherbourg
Le Havre
Caen
Saint-Lô
Évreux
Rouen
Dieppe
Abbeville
Boulogne
Mons
Arras
Amiens
PICARDIE
Épernay
Dreux
Paris
Chartres
Sens
Saint-Malo
BASSE-NORMANDIE
Alençon
Brest
BRETAGNE
Rennes
Le Mans
Orléans
Auxerre
Quimper
FRANKREICH
Vannes
Angers
Blois
Tours
Bourges
Nantes
Saint-Nazaire
PAYS DE
LA LOIRE
Châteauroux
CENTRE
Moulins
Poitiers
La Roche-sur-Yon
Niort
Montluçon
Clermont-Ferrand
La Rochelle
Saintes
Limoges
Angoulême
LIMOUSIN
Périgueux
Tulle
Golf von
Biscaya
Bordeaux
Dordogne
Aurillac
MIDI-PYRÉNÉES
Villeneuve-sur-Lot
Agen
Cahors
Millau
Albi
AQUITAINE
Auch
Toulouse
Narbonne
San
Sebastián
Donostia
Tarbes
Pau
Santander
Gijón
Oviedo
Torrelavega
Ferrol
La Coruña
GALICIA
GALICIEN

Sada - Alvor
Start: Sada
29.08.04
Landausflüge:
Santiago de Compostela
Porto
Gibraltar
ATLANTISCHER
OZEAN
Alvor
17.09.04 Ankunft
Piedras
Blancas
(Castrillón)
Golf von Biscaya
Mont-de-Marsan
Bayonne
AQUITAINE
MIDI-PYRÉNÉES
Toulouse
Carcassonne
FRANKREICH
Santander
Llanes
Torrelavega
Oviedo
Bilbao
La Coruña
Lugo
GALICIA
GALICIEN
Villablino
Guardo
Vitoria
Gasteiz
Pamplona
ARAGÓN
ARAGONIEN
Andorra
CATALUÑA
KATALONIEN
León
Logroño
Burgos
Vigo
Orense
Vinhais
Bragança
CASTILLA-LEÓN
Soria
Zaragoza
Barcelona
Braga
Fafe
Chaves
Miranda
do Douro
Zamora
Valladolid
Calatayud
Ebro
Tarragona
Porto
Lamego
Salamanca
CASTILLA-LA
MANCHA
Aveiro
VISEU
Pinhel
Ávila
Teruel
Castellón
de la Plana
Coimbra
Covilhã
Talavera
de la
Reina
Madrid
Cuenca
Castelo Branco
Fundão
Toledo
Valencia
Ferreira do Zêzere
Nisa
Cáceres
SPANIEN
Júcar
Gandía
Santarém
EXTREMADURA
Albacete
Alcoy
PORTUGAL
Badajoz
Benidorm
Alicante
ÉVORA
ANDALUCÍA
Murcia
Beja
Córdoba
Lorca
Castro Verde
Odemira
Jaén
Baza
Cartagena
Aljezur
Sevilla
Granada
PAÚ
Huelva
El Ejido
Faro
Almeria
Málaga
Ech
Cheliff
Mostaganem
Mittelmeer
Tanger
Tanjah
Ceuta
Alborán Meer
Oran
Mohammadia
Asilah
Tétouan
Melilla
ALGERIEN