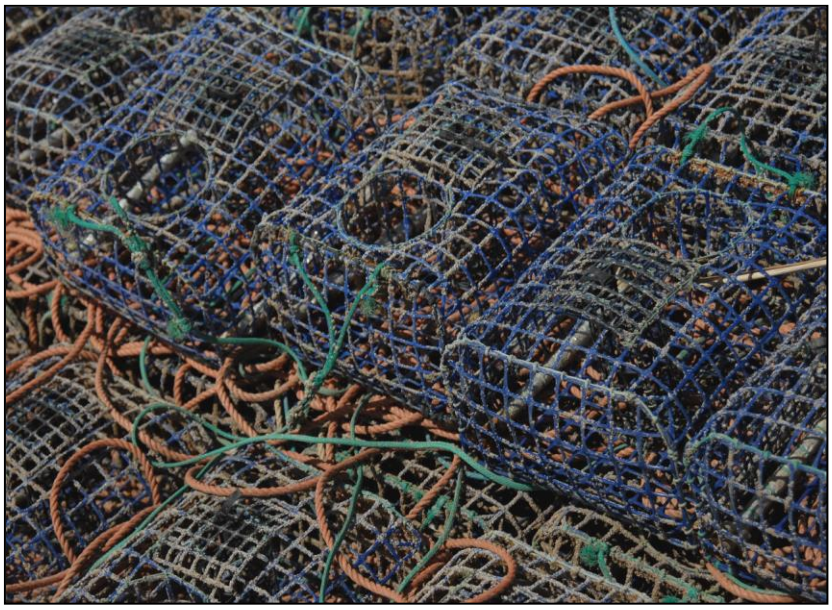
Just do it - das Tagebuch

Hinweis: das ist ein mehr oder weniger persönliches Tagebuch von mir (Martin), unqualifizierte oder sonstwie kompromittierende Inhalte 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 bewegt sich das Schiff (mehr oder weniger).
PS.: Copyright für alle Formen der Vervielfältigung und Weitergabe beim Autor (wo auch sonst).



Letzter Gruß der Fischer von Alvor: Hummerkörbe. Ihre Markierungen, die Fischerfähnchen, werden uns helfen, keinerlei Langeweile aufkommen zu lassen.

Teil 1561 – 1600
Alvor - Nieuwpoort

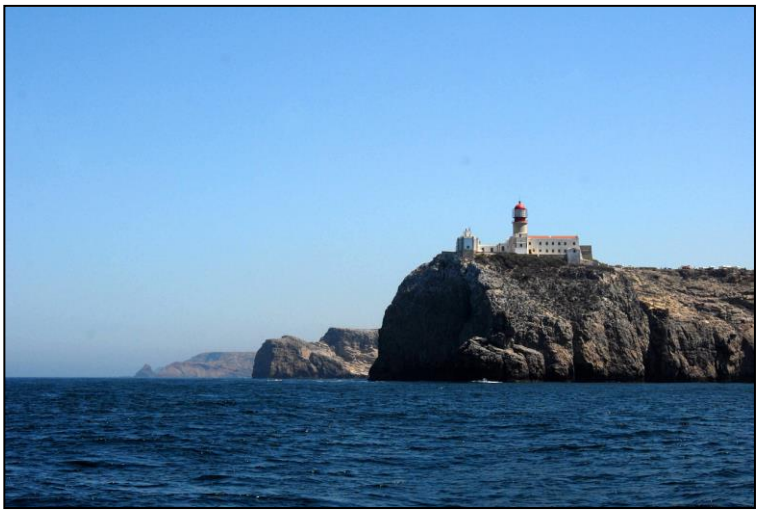
14.08. – 15.08.09
Alvor - Cascais
132,6 sm (39.153,4 sm)
Wind: N 2, NW 2-4, NNW 5, NW 1-2
Liegeplatz: 39,60 Euro

1.561 (Fr. 14.08.09) Prompt ist der Wecker falsch gestellt. Habe vergessen, daß die Uhren in Portugal anders gehen. Er wecktfolglich eine Stunde zu früh. Ankes Kommentar:
„Mit Dir kann man nicht ausschlafen! Das ging noch nie.“
Ich gebe als Trost bekannt, dass wir noch eine Stunde im Bett bleiben können. Was Anke wenig tröstet. Eine Stunde später sitzen wir beim Frühstück, und noch eine Stunde später wird der Motor gestartet. Der Anker kommt nur mühsam aus dem Grund. Sitzt tief und fest im Grund und bringt einen gewaltigen Lehmklumpen mit an die Oberfläche. Anke muß ihn mit Hilfe eines Pickhakens vom Anker werkeln. Dann tasten wir uns vorsichtig aus der Lagune heraus. Ein klein wenig verpasse ich die ideale Bahn und schramme über ausgesprochen flache Flachs. Etwas Nervenkitzel macht endgültig munter. Aber letztlich bleiben wir nirgends hängen, und als wir die Molenköpfe passieren, liegt vor uns der freie, offene Atlantik. Mit freudigen Erinnerungen runden wir die drei Kaps, die die Südwestecke Portugals markieren. Das sind von Ost nach West *Ponta de Baleira, Ponta de Sagres,* und fast genau um 12:00 Ortszeit das *Cabo de Sao Vicente*. Mit welcher Vorfreude, mit welchen Erwartungen, mit welchen inneren Spannungen haben wir diese Punkte vor fünf Jahren gerundet?!

Nun passieren wir sie in der entgegengesetzten Richtung. Damals war es Kurs Süd, den Träumen entgegen, nun heißt es Kurs Nord. Der Heimat, dem Alltag entgegen. Wir hängen ein wenig unseren Gedanken nach. Leider wird es wenig später reichlich unschön. Eine grobe Welle macht das Leben unangenehm. Es steht Wind gegen Strom, und dazu gibt es Kabbelungen durch das Tiefenwasser, das hier vor dem Kontinentalsockel an die Oberfläche drängt. Um das ganze etwas zu würzen, bildet sich dichter Nebel. Wir fahren mit Hilfe des Radars. Ab und an geistern schemenhaft offene Fischerboote und zwei Segler an uns vorbei. Oder wir an ihnen. Wie man es nimmt. Spukhafte Begegnungen. Die Welle beruhigt sich zeitweise, in der Nacht meldet sie sich erneut zur Stelle. Im Vorschiff ist kein Schlaf mehr möglich. Unglücklich und sich betrogen fühlend wandert die Freiwache (Anke hat es natürlich getroffen) mit Bettdecke und Kissen unter dem Arm nach achtern in die Hundekoje. Kaum hat sie wieder etwas Ruhe gefunden, geht der Bilgenalarm los.

Begrüßungsabteilung auf See: Gemeine Delphine

Großer Schreck. Ich rufe vom Cockpit aus, wo ich wegen des Nebels ständig Ausguck halte, welche Bilge den Alarm ausgelöst hat. Die Hauptbilge. Gebe Entwarnung, das kann nur mit der Lage zu tun haben. Hatte ich schon mehrmals. Anke braucht die Lenzpumpe nicht starten. Anke bleibt aber unsicher. Erst nach einer Sichtkontrolle ist sie überzeugt, daß alles in Ordnung ist.



Cabo Sao Vicente

1.562 (Sa. 15.08.09) Aus Ankes Logbucheintragungen sprechen für sich:
Wind nimmt während meiner Nachtwache zu. Entschließen uns beim Wachwechsel um 02:00 Uhr zum Segelsetzen. Läuft alles etwas holperig, besonders ich bin nicht mehr `drin´, und wir vergessen, vorher alles zu verstauen. Windpilot nur schwer verstellbar, neue Leinen an OH müssen noch justiert werden. Nur eine Kopflampe arbeitet, ich habe keine Segelschuhe griffbereit – und plötzlich wieder Nebel! Das ist uns dann doch etwas unheimlich und wir drehen bei – oder so ähnlich (am Wind herumschleichen?) Unsere Schlafeinlagen werden immer wieder gestört. (Schiffsbewegungen, Bilgealarm wegen Lage, AIS, Funke ...) Sind beide außerdem schon vorher groggy gewesen. Etwas hin und her: neues Ziel? Dann doch wieder *Cascais*. Während ich (Anke) noch mal ne Runde schlafen gehe, fährt Martin nach *Cascais* und legt am Besucher-Pontoon an. Alles ganz edel, aber noch die Preise von 1999 aus dem Pilot. Machen ein bißchen Klarschiff, scheren später die neuen Reffleinen ein. „Jetzt blitzt und blinkt es richtig im Cockpit!“ Wieder ein Schaden im Groß, Höhe 2. Reffkausch. Muß genäht werden. Bilge ausgepumpt. Insgesamt 15 Liter klares Wasser. Kondenswasser?? Jedenfalls nicht aus dem Fäkalientank. Später in die Stadt. Im Zentrum kleine Gassen und alte Häuser, fest in der Hand der Touristen, die größeren. Scheint aber auch noch andere Gassen zu geben. Essen japanisch bzw. Sushi in einem Restaurant in der Mall. Gar nicht so schlecht! Einiges, was wir noch nie probiert haben. Zum Abschluß dann *Alvor*-Weltumseglungs-Sekt!!

Geldmangel und technologische Engpässe führten zu unkonventionellen Lösungen: Behelfsleuchtturm aus dem 19. Jh.

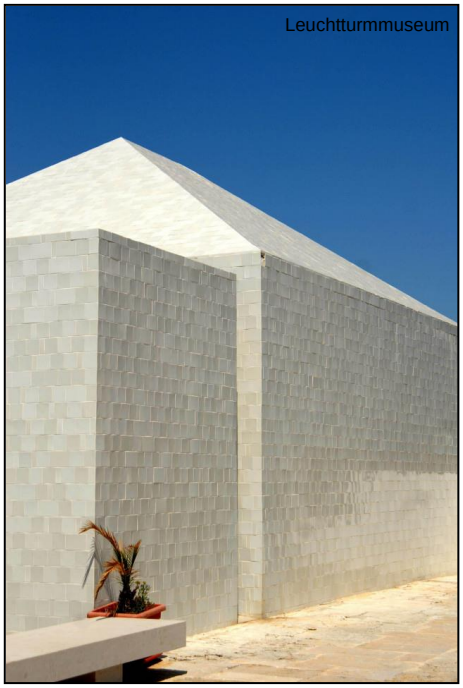
Tja, den Sekt wollte ich eigentlich mit Dietrich in *Alvor* trinken. Doch so kann es kommen. Wir toasten Dietrich zu, der jetzt sicherlich in Taschkent schmort.

1.563 (So. 16.08.09) Ein heftiger Migräneanfall setzt mich zunächst einmal außer Gefecht. Glücklicherweise bessert sich meine Lage im Laufe des Nachmittags. Nach einem belebenden Eis besuchen wir das Leuchtturm-Museum. Eine nette kleine Ausstellung und ein informativer Film. Wobei die deutsche Synchronisation einige lustige Wendungen und Betonungen auszeichnen. Übersetzer und Sprecher sind offenbar keine Deutschen gewesen. Die Schnitzer machen den Beitrag allerdings auch besonders sympathisch.

Farol de Santa Marta

Mehr noch als die Ausstellung, in der man aus unerfindlichen Gründen nicht fotografieren darf, beeindruckt uns die tolle Architektur des Museums. Bekommen wieder jede Menge Anregungen, wie man ein Haus bauen könnte.

Weil es auf dem Weg liegt, stolpern gleich um die Ecke in eine Ausstellung im Casa se Santa Maria. Schon das Gebäude, um die letzte Jahrhundertwende errichtet, ist einen Besuch wert. Es demonstriert eine mediterrane Architektur mit ausgeprägten



arabischen Stileinflüssen und eine unglaublich reiche und vielfältige Dekoration des Gebäudeinneren. Am beeindruckendsten sind zahllose Fliesenbilder, die aus einer alten Kapelle stammen und hier teils zur Dekoration, aber auch zur Ausgestaltung der Hauskapelle wiederverwendet wurden. Bei einigen der Fliesenbilder frage ich mich, ob der Bauherr die ursprüngliche Intention der Kunstwerke in einem neuen Sinn interpretiert hat. Das betrifft vor allem Darstellungen der wilden, sündigen Wollust. Natürlich ist das Fotografieren verboten. Kennen wir ja schon. Im Obergeschoß befindet sich eine Ausstellung des Künstlers Nuno Calado. Einige seiner Werke faszinieren uns derart, daß wir über einen Ankauf nachdenken. Und weil hier eine museale Kostbarkeit der anderen folgt und Anke keine Ermüdungserscheinungen kennt, sind wir wenige Minuten später bereits im nächsten historischen Bauwerk verschwunden, dem bescheidenen Domizil des Conte Castro Guimarães. Hier kann man neben der Innenraumgestaltung auch ein umfangreiches Interieur bewundern, daß den Geschmack und die Sammelleidenschaft seiner Bewohner verdeutlicht.

Nicht das Bild, das Martin erstanden hat, aber auch ganz schön. Schöpfer: Nunez Calado. Bezugsadresse über Martin oder Anke

Im Latitud 38, einem im Marinakomplex gelegenen Restaurant essen wir bei angenehm jazziger Musik ein ausgesprochen leckeres Abschiedsessen. Wir waren ja anfangs etwas skeptisch, haben dann aber schnell den Eindruck gewonnen, daß man unbedenklich jedes in der Speisekarte empfohlene Gericht auswählen kann, alles scheint exzellent zu sein.

1.564 (Mo. 17.08.09) Ich begleite Anke noch bis zum Vorortzug, dann trennen sich unsere Wege. Sie kehrt heim zurück in die geliebte Arbeitswelt, ich eile zum Boot. Quasi im Vorbeigehen, d.h. innerhalb von 15 Minuten erstehe ich in einem Helly Hansen-Laden ein Paar Schuhe, eine Hose und eine Kappe, dann starte ich den Motor, schmeiße die Leinen los und verlege nach *Lisboa*. Ins altbekannte Docca de Alcantara. Auf der Fahrt begeistert mich wieder die Annäherung an die Stadt. Der dunkle, schiefe Turm der Hafenkontrolle. Das aufwärts strebende und hinterrücks den missionarischen Aspekt verdeutlichende Denkmal der furchtlosen, strebsamen Entdeckerheroen. Glücklicherweise hat man die Sicht auf diese Epoche der Geschichte mittlerweile ein wenig aus einer eurozentrischen Ecke geholt. Die den Tejo überspannende Stahlbrücke, die sogenannte Brücke des 25. April. Der mache ich abends meine persönliche Aufwartung, indem ich zum unmittelbar an der Brücke gelegenen Yachthafen wandere und in einem der dortigen Restaurants zum Abendessen einkehre. Fasziniert lausche ich wieder dem charakteristischen Lärm, den der Straßenverkehr auf der Brücke auslöst. Sie besitzt keine geschlossene, asphaltierte Fahrbahndecke. Der Verkehr rollt über stählerne Gitterroste. Und damit dem armen Fußgänger auf Lissabons Promenade nichts auf den Kopf fällt, etwas Öl aus einem Auto, oder Schlimmeres noch aus den Bordtoiletten der Züge, die eine Ebene unter den Kraftfahrzeugen verkehren, hat man unterhalb der Brücke in jüngerer Zeit ein Schutzdach gespendet. Nicht minder faszinierend sind die Licht- und Schattenspiele, die die untergehende Sonne in dem Stahlfachwerk hervorruft. Besonders lebhaft werden die, wenn ein Zug über die Brücke fährt.

17.08.09
Cascais - Lisboa
13,4 sm (39.166,8 sm)
Wind: S 1-2, E 2
Liegeplatz: Doca de Alcantara, ca. 25,- Euro

Die Brücke des 25. April. Schatten von Automobilen, dadrunter die Schwellen der im „Untergeschoß“ verlaufenden Eisenbahntrasse

Zwei Rekorde sind heute auch zu vermelden. Es gibt noch Carlos, den Helfer der Yachties. Eine dreiviertel Stunde nach meinem Anruf ist er bereits aufgetaucht und zwei Stunden später bringt er mir eine gefüllte Gasflasche zurück. Nicht preiswert, aber überhaupt. Das ist der entscheidende Punkt. Nun reichen meine Gasvorräte auf jeden Fall bis Deutschland. Der Hauptanlaß für meinen Abstecher nach Lissabon ist damit erledigt.
Der zweite Rekord betrifft meine neue Kappe. Keine 10 Stunden nach dem Erwerb habe ich sie bereits verloren. Liegen gelassen im Restaurant. Immerhin, die Hose hat noch keinen Rekord zu verzeichnen. Hier liegt das Problem in der Applizierung eines ersten Flecks. Da ich sie wohlweißlich nicht angezogen habe, bestand da auch keine Gefahr.

Das Schutzdach wider das Gebrösel von oben. Bei diesem Licht ist die Gestaltungsabsicht des Architekten am besten zu lesen.

1.565 (Di. 18.08.09) Mache mich am Vormittag auf, einen Gummieimer zu suchen. Übereinstimmenden Hinweisen folgend strebe ich flußaufwärts. Immer hübsch zu Fuß. Schließlich bin ich so weit gelaufen, daß ich genauso gut hätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln hätte fahren können. Immerhin, ich entdecke, wiederentdecke, die große Markthalle und in deren Umfeld auch mehrere Ferreterias und Schiffsausrüster. Gleich hinter dem ersten Fenster, in das ich einen prüfenden Blick werfe, lacht mir ein solcher Eimer entgegen. Schwarz, aus Gummi, richtig dimensioniert, stabil. Da lacht er nun, kostet einen bescheidenen Euro, wie ein kleines Schild verdeutlicht, und ich komme nicht ran. Der Laden hat dicht gemacht, aus, Konkurs. Theoretisch könnte man ja die Scheibe einschlagen – so etwas mache ich natürlich nicht – aber auch das würde nichts nutzen, denn dahinter zeichnen sich noch massive Gitterstäbe ab. Und keiner, wirklich keiner der benachbarten Läden kann einen Gummieimer bieten, obwohl sie alle mit altehrwürdigsten Schiffsartikeln handeln. Vor einem Laden wird sogar noch eine ganz traditionelle Jakobsleiter gespleißt. Rundhölzer, dreikardeliges Manilatauwerk, handgearbeitete Spleiße.

Wie überall – der Kampf um die Landschaft. Aber geht es um den Anspruch der Allgemeinheit auf die Landschaft, oder geht es um das Recht der Landschaft um ihrer selbst Willen? (Was ein erstaunlich weit greifender Ansatz wäre.)

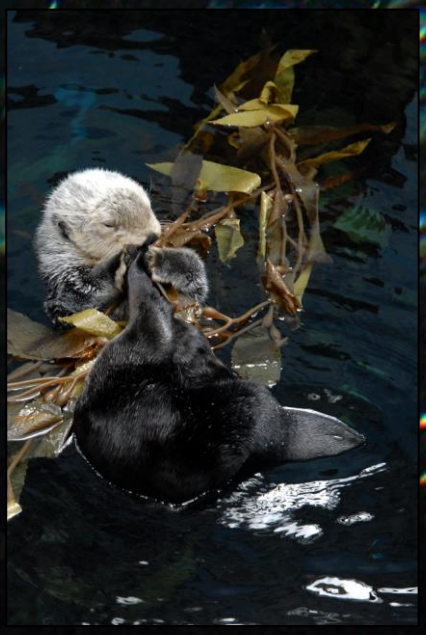
Bei meiner Suche stolpere ich dafür über das kleine, nette Restaurant, in dem wir vor 5 Jahren mit Kirsten Mittag gegessen haben. Es sieht noch genauso aus wie damals. Klein, an einer Ecke gelegen, die Tische mit Tischdecken, Servietten und Gedecken bereits vorbereitet, Kachelwände, eine große Durchreiche zur Küche. Neben dem Gastraum noch ein kleinerer Verkaufsraum, der als Minibar und Kiosk dient. Der Wein kommt aus 10 und 20-Liter-Kartons oder aus zweckentfremdeten PET-Flaschen. Selbst abgeholte Erzeugerabfüllung. Und obwohl er mit 1,20 Euro pro Glas entsprechend preiswert ist, finde ich ihn überraschend gut. Statt mir eine Speisekarte

zu geben, trägt die Köchin sie vor. Ich wähle gleich die erste Ansage: Sardinen. Da es gerade allerorten Sardinenfeste gibt, muß ja Sardinensaison sein. Meiner Wahl wird mit wohlwollendem Nicken zugestimmt, und später kann ich feststellen, daß acht von 10 Kunden ebenfalls Sardinen bestellen. Etwas fragwürdig finde ich nach Anlieferung der Bestellung die Komplettzubereitung, mitsamt aller Innereien. Werden die etwa mitgegessen? Bei den kleinen Sardellen ist man die Viecher ja mit Haut und Haar, meine Schuppe, aber hier? Ich beschränke mich erst mal auf das eigentliche Fischfleisch und beobachte dann die Eßgewohnheiten der nach mir eintrudelnden Gäste. (Ergebnis: Innereien werden beiseite geschoben.)

Oben: noch ist die Bar, der Kiosk wichtiger als das Restaurant – ein gern aufgesuchter Treffpunkt der Menschen aus dem Viertel. Unten: fangfrische Sardinen, alle für mich. Ein Umstand, an den ich mich gewöhnen kann.

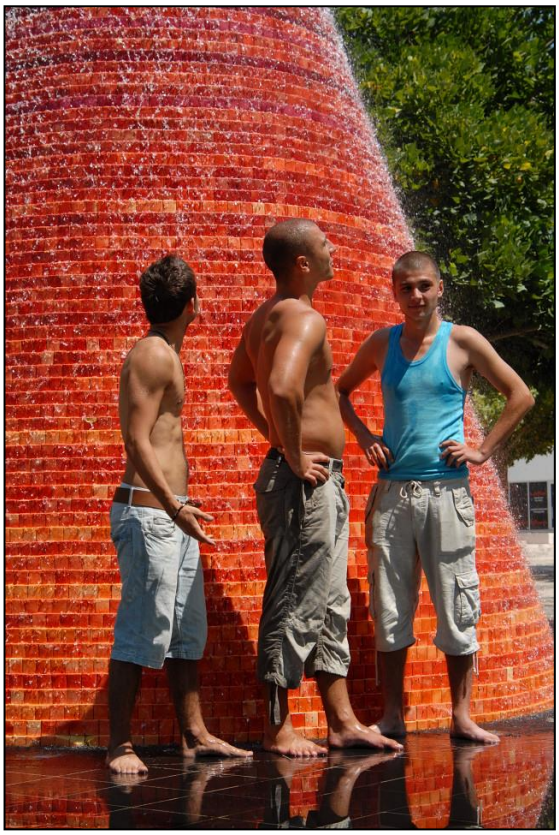
Per U-Bahn geht's dann Richtung Expo-Gelände. Nach kurzem Fußmarsch über ansprechend gestaltete Esplanaden, vorbei an einem Museum der Naturwissenschaften, gelange ich zum Oceanário. Man erreicht den eigentlichen Eingang erst nach langem Spaziergang über endlose Rampen. Dafür darf man 11 Euro Eintritt bezahlen und dann noch eine lange Rampe bezwingen. Mit solchen Tricks will man wohl die Erwartungen hochkitzeln. Ich muß denn auch feststellen, daß das Oceanário wirklich etwas bietet. Der Kern des Museums wird von einem gewaltigen Becken eingenommen, das einen kleinen Querschnitt des Ozeans im Allgemeinen veranschau-lichen soll. Rings um dieses Zentrum, in das man immer wieder Einblick nehmen kann, gruppieren sich in zwei Ebenen vier Schwerpunkte: der Atlantik, der Pazifik, der Indik und die Antarktis. Jeder dieser Schwerpunkte beherbergt ein themenbezogenes Becken mit typisierendem Küstenausschnitt. Man hat versucht, jeweils eine halbwegs spezifische Gemeinschaft aus Habitat und Lebwelt zusammen zu fassen, so daß man meinen könnte, diese Biotope aus Menschenhand könnten glatt alleine auskommen. Können sie natürlich nicht, aber das Bemühen um eine möglichst lebensraumtypische und den Tieren und Pflanzen möglichst gerecht werdende Präsentation ist unverkennbar. So sind die einzelnen Schwerpunkte auch perfekt klimatisiert. In der Arktis ist es kalt, und die Pinguine können sich sogar an ein paar kleinen, aber echten Eisfeldern erfreuen. Welcher Zoo in Deutschland bietet das seinen Pinguinen? Im Indik, den ein Ausschnitt der Seychellenwelt repräsentieren soll, ist es dagegen warm und klebrig feucht. Richtig unangenehm also. Was mich am meisten freut ist, daß ich viele alte Bekannte wiedersehe. Allerdings habe wir diese Tiere und Pflanzen allesamt in der freien Natur sehen können. Die Magellan- und Rock Hopper-Pinguine beispielsweise, und die Inca Terns. Genauso wie den Schwarzspitzen-Riffhai und den Blaupunkt-Stechrochen. Aber es gibt auch ein paar Besonderheiten: einen gewaltigen Mondfisch im großen Becken, und filigrane Geisterpfeifenfische, deren flatter- und blätterreiche Erscheinung das Auge kaum von den Wasserpflanzen trennen kann. Viel Gewicht wird auch darauf gelegt, den Besucher zur Reinhaltung der Meere, zum Verzicht auf Energieverschwendung und zur überlegten Ernährung anzuregen. Ich bin irgendwann reichlich erschöpft, sicher auch, da es einfach zu viele Besucher sind, die sich im Museum drängen.

Alte Straßenbahnen fahren nicht nur in Lissabon. Man findet sie auch in anderen portugiesischen Städten



Ein paar Impressionen aus dem Oceanario. Leider habe ich mir außer zu dem Mondfisch (*Mola mola*) keine Notzen gemacht. Ziel des Oceanario ist, nicht nur die Unterwasserwelt, sondern auch das Ufer und das Leben oberhalb darzustellen.

Per Vorortzug kehre ich nach *Alcantara* zurück und laufe gleich weiter zum nächsten Hafenbecken. Da das Restaurant, in dem ich gestern meine Kappe vergessen habe, noch nicht geöffnet hat, vertreibe ich mir die Zeit mit einem kleinen Bierchen. Und genieße es, den vorbeiflanierenden Menschen zuzuschauen. Ganz verblüfft bin ich, als plötzlich eine Diesellok dicht vor meinem Tisch vorbeiwummert. Das Ding stand doch gestern einige Meter weiter auf dem Gleis und ich dachte, es sei eine Art technisches Denkmal. War noch verwundert, wie gut erhalten es dort stand, mit geöffneter Türe und im Innern noch vollständig ausgestattet. Keine Spur von Vandalismus. Ich war sogar versucht, mal hinein zu klettern. Bloß gut, daß ich mir das verkniffen habe. Ich stelle mir den Gesichtsausdruck des eigentlichen Lokführers vor, wenn seine Lokomotive sich plötzlich selbständig macht, weil ich an den Knöpfen herumgespielt habe. Von meinem Gesichtsausdruck natürlich ganz zu schweigen.



Warten auf die Eruption – Wasservulkan nahe des Wissenschaftsmuseums

Schnell kaufe ich noch etwas ein und ziehe mich anschließend zu einem gemütlichen Abend an Bord zurück. Der sieht etwa so aus: Pizza in den Ofen schieben, ein Bierchen bereitstellen, Pizza essen und mit dem Bierchen nachspülen. Den angewachsenen Abwasch erledigen. Klappt nicht ganz, da Anke anruft. Also erst mal mit Anke telefonieren. Anke erinnert mich an den Wassermacher. Ach ja, da war doch noch was. Also schnell den Abwasch fertig machen. Dann die Bodenklappe hoch, die entsprechenden Ventile geöffnet bzw. umgestellt, Schalter umgelegt, und – nix. Schalter noch mal bewegt. Nix. Schalter ganz oft hin und her, nix. Der Motor zieht zwar sichtbar Strom, aber nichts dreht, nichts bewegt sich. Mist. Es ist 22:30 Ortszeit. Die Fortsetzung des gemütlichen Abends: nächste Bodenklappe auf. Auf den ersten Blick sehen Motor und Pumpenkopf einwandfrei aus. Aber auf dem Bilgenboden schwabbert Wasser. Schon wieder. Probe. Süßwasser. Ich ringe mich zu der bitteren Erkenntnis durch, daß dieses Wasser aus dem Fäkalientank kommen muß. Dadrin befinden sich zwar keine Fäkalien, sondern nur Handwaschwasser, aber dennoch. Großer Mist. Hat mit dem eigentlichen Problem aber nichts zu tun. Warum bewegt sich diese Pumpe nicht? Erst mal den Pumpenkopf vom Motor trennen. Das will nicht gehen. Die Schraube, die die Fixierschelle hält, sitzt fest.[1] Dann eben mit dem Schlagschrauber. Null Erfolg. Dann eben harte, pure, schiere Gewalt. Akkuschrauber und Bohrer raus. Widerstand ist zwecklos. Der mittlerweile arg angegriffene Schraubenkopf wird weggebohrt. Antrieb und Pumpe kann ich nun trennen. Der Motor läuft tadellos. Der Pumpenkopf sieht von seiner sonst verborgenen, weil dem Motor zugewandten Seite grauenhaft aus. Das Lager ist (mal wieder) schrecklich vergammelt und sitzt fest. Läßt sich mit einer Gripzange aber leicht lösen. Da ich die Fixierschelle nun leider nicht nutzen kann, die werde ich morgen säubern und präparieren, keile ich den Pumpenkopf mit Hilfe von Küchenbrettchen und Schraubendreher fest. Nun steht dem beabsichtigten Spülvorgang nichts mehr im Wege. Der Wassermacher wird es danken. Und, was ich nicht mehr zu glauben wagte, Viertel vor Zwölf ist die Arbeit getan und das Boot halbwegs wieder aufgeräumt. Ich genehmige mir noch ein Extra-Bier.

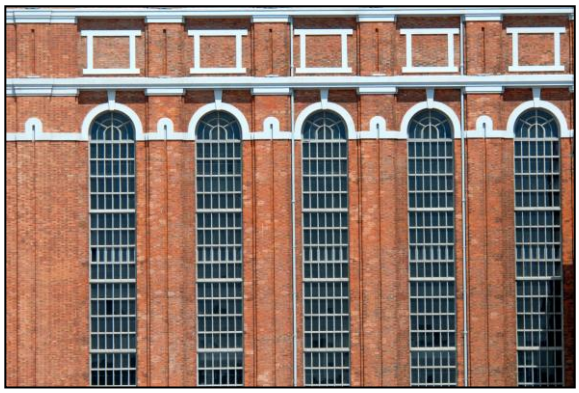
19.08.09
Lisboa - Cascais
14,2 sm (39.181,0 sm)
Wind: W 1-3, NW 4-5
Liegeplatz: 39,60 Euro/Tag

1.566 (Mi. 19.08.09) Den Vormittag verbringe ich mit so netten Arbeiten wie Abwasch, erneutes Entwässern der Bilge, dem Entsorgen des mittlerweile angehäuften Altöls. Skippers Alltag eben.

---

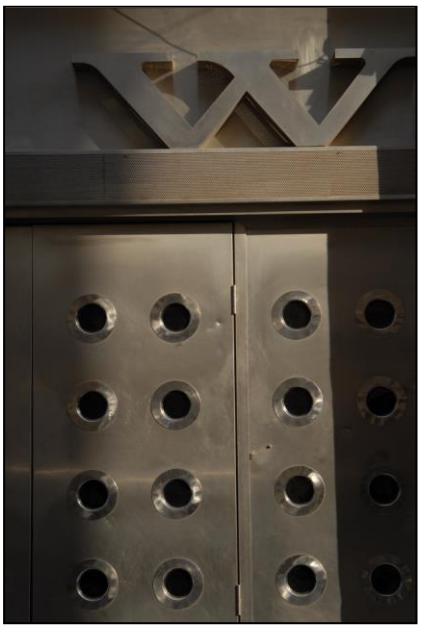
[1] Frage an den verantwortlichen Ingenieur und den verantwortlichen Kaufmann: Wie kann man eine Edelstahl-Schelle entwerfen, mit einer Edelstahlschraube versehen (sehr löblich), aber für die als Widerlager angelötete Gewindehülse Normalstahl wählen? Und das bei einem Aggregat, das seiner Aufgabe entsprechend ja unvermeidlich mit Salzwasser in Berührung kommen muß.

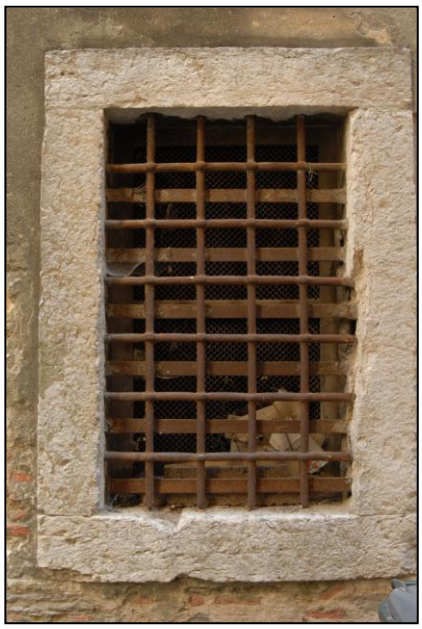
Am frühen Nachmittag starte ich. Die Drehbrücke, die das Hafenbecken verschließt, wird geöffnet, noch bevor ich die entsprechende Aufforderung, natürlich als Bitte formuliert, in der Funke ausformuliert habe. Ich kann mich gar nicht mehr an dieses Ungetüm erinnern. Aber es wird wohl schon vor fünf Jahren hier gewesen sein. Noch herrscht auflaufender Strom, aber ich will ja nicht weit. Mein nächstes Ziel ist eine der nächsten Marinas. Dort gibt es Tankstellen. Ich will den Dieseltank füllen. Er ist beileibe nicht leer, aber angesichts der vor mir liegenden Strecke habe ich ihn gerne randvoll. Ich will nicht eine gute Wetterlage verpassen, weil ich unterwegs irgendwo tanken muß. Mit gefülltem Tank komme ich in jedem Fall bis nach *La Coruna*, und wenn ich die ganze Strecke motoren müßte. An der Tankstelle dann eine große Überraschung. Meine Kreditkarte ist weg. So etwas merkt man natürlich erst nach dem Tanken. Und natürlich nimmt der Automat der Tankstelle meine Bankkarte nicht an. Und genauso natürlich verfüge ich nicht über ausreichend Bargeld. Fluchend und zeternd mache ich mich zu Fuß auf den Weg zu einem relativ nahe gelegenen Kulturzentrum. Dort soll es nach den Worten des Tankwartes einen Geldautomaten geben. Den finde ich auch. Eher zufällig. In den Geschäftsräumen eines Souvenirverkaufs! Ausgestattet mit frischen Banknoten eile ich zurück, bezahle und mache mich davon. Nachdem ich das Boot unter Autopilot sich selbst überlassen habe, zerpflücke ich mein Portemonnaie. Kehr alles heraus und entdecke, ein mir bislang völlig entgangenes zweites Plastikartenfach. Und genau in dieses, das ich bisher gar nicht wahrgenommen hatte, habe ich anscheinend nach dem letzten Gebrauch die Kreditkarte verschwinden lassen. Sachen gibt´s, die gibt´s gar nicht.



Auf dem Fluß entwickelt sich fröhlicher Segelwind, aber ich bin zu faul. Nur für eine Stunde Segelspaß will ich mir nicht die viele Arbeit machen. Ohne weitere Schwierigkeiten erreichen wir die Marina und parken schließlich ein. Wenige Augenblicke später bin ich bereits von Bord und auf dem Weg zur Casa Santa Maria. Doch das Haus ist leider geschlossen, und auch telefonisch habe ich kein Glück. Da wird wohl das Schicksal entscheiden, ob ich das Bild, das ich mittlerweile doch ganz gerne erwerben würde, auch erwerben kann.

Lissabon ist eine Stadt der Gegensätze - oben: Straßenszene in Alcantara, im Hintergrund die gewaltigen Zuführungen zur Brücke des 25. April.
Mitte: ehemaliges Kraftwerk in *Belem*, heute Kulturzentrum,
unten: erstaunliches Leben in heruntergekommenen Vierteln





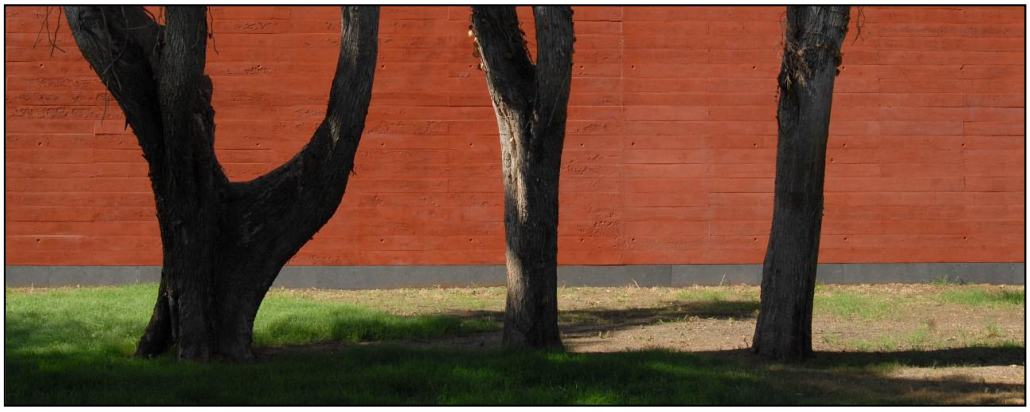
Tür, Fenster. Beides gesehen in *Alcantara*, keine 500 m voneinander entfernt

1.567 (Do. 20.08.09) Als gleich nach dem Aufstehen routinemäßig den Kopf aus dem Niedergang stecke, stelle ich erstaunt fest, daß der Himmel zu 7/8 bedeckt ist. Ein Anblick, den ich seit Gibraltar nicht mehr hatte. Im Lauf des Vormittags löst sich die Bewölkung jedoch schnell wieder auf. Nach einem längeren, kostenlosen Telefonat – *skype* macht es möglich – mit Tom und Tatjana, die noch auf den Kapverden weilen, verlege ich JUST DO IT auf den Ankerplatz vor dem Club. Will etwas Geld sparen.

Casa das Historias Paula Rego
Architekt: Eduardo Souto de Moura

Das schon reisefertig verpackte Dingi wird erneut aufgebaut und ich erprobe die in *Cascais* wirklich nicht berauschenden Möglichkeiten, per Dingi an Land zu kommen. Ganz überraschend bekomme ich auch noch den gesuchten Eimer. Nicht aus Gummi, aber aus einem sehr widerstandsfähigen Plastik. Für sagenhafte 1 Euro 40. In einer kleinen *ferreteria*, die sich klein und unscheinbar inmitten des touristischen Zentrums fast genau neben der Tourist Information versteckt. Ich versuche auch noch, ein paar nähere Blicke auf das Casa das Historias Paula Regio zu werfen. Ein Museums- und Ausstellungsgebäude, das erst im September der Öffentlichkeit zugänglich sein wird. Leider darf ich nicht in das Gebäude und werde auch wieder vom Gelände komplimentiert. Nur mit Voranmeldung wäre ein Besuch möglich. Na, die Zeit wird mir nicht bleiben, denn es gibt noch anderes zu tun. Aber wer weiß, wie es so kommt.

20.08.09
Cascais – Cascais Ankerplatz
1,1 sm (39.182,1 sm)
Wind: N 4
Liegeplatz: vor Anker



Casa das Historias Paula Rego

In einer ruhigen Minute die Eindrücke der letzten Tage an mir vorbei ziehen lassend stelle ich fest, daß mir das kulturelle Leben im gesamten Umfeld von *Cascais* bis *Lissabon* sehr gefällt. Es ist bunt, vielfältig, lebhaft. Es gibt die verschiedensten Ausstellungen und Veranstaltungen. Die Architektur vieler Ausstellungsgebäude ist mehr als beeindruckend. Nicht weniger der Wille, die öffentlichen Räume der Städte zu gestalten. So gibt es in *Cascais* unter dem Schlagwort *Conexões urbanas* (= städtische Verbindungen) eine ganze Reihe Kunstobjekte, die in den öffentlichen Räumen der Stadt aufgestellt wurden.
Ich fühle mich sichtlich wohl hier und hätte gerne ein Vielfaches der Zeit, um die ganzen Angebote nach und nach abklappern zu können. So bleiben mir nur kleine Ausschnitte und der feste Wille, noch einmal wieder zu kommen.

Abends wird der Wind etwas frischer, das Boot schwojt und rumpelt leicht mit der Ankerkette. Sonst ist aber nichts besonderes zu berichten.

1.568 (Fr. 21.08.09) Tja, Ruhe, Nachtruhe wird mir nicht gegönnt. Kurz vor drei wache ich auf. Die Ankerkette rumpelt mörderisch, der Wind heult im Rigg. Wellen klatschen an den Rumpf. Das klingt gar nicht gut. Ab und zu ruckt Just do it sogar heftig ein, wenn die Schwojbewegung an ihr Ende gelangt ist und in die Gegenrichtung startet. Verärgert wälze ich mich aus der Koje. Ein Blick nach draußen. Ein Blick auf die

21.08.09
Cascais Ankerplatz - Marina
0,8 sm (39.182,9 sm)
Wind: N 6-7
Liegeplatz: 39,60 Euro/Tag

Links:
Ausschnitt aus einer Installation im Rahmen der *Conexões urbanicas*. Júlio Cresma – Playing Equality Edelstahl und Acryl, 2008

Instrumente. Es weht ein Nordwind von 5 bis 6 Windstärken. In Böen auch mal heftiger. Das Dingi hoppelt achtern in den Wellen. Gar nicht gut für den Außenborder. Außerdem ist das Dingi mit dem Motor arg hecklastig. Besser, ich nehme den kleinen Honda an Bord, bevor das Dingi abhebt. Also turne ich runter ins Dingi. Es gibt sofort salznasse Füße. Doch schon einiges an Wasser ins Dingi gespritzt. Mein T-Shirt wird innerhalb weniger Minuten von der Gischt eingesalzen. Immerhin gelingt es mir, den Außenborder ohne Unfall zu bergen. Danach spüle ich mich und besonders intensiv die Füße. Will keinen Salzeintrag ins Bett. Nur will es nun mit dem Schlaf nicht mehr klappen. Ein Ohr hängt ständig an den Geräuschen, die sich aufdringlich in die Gehörgänge kringeln.

Morgens unternehme ich dann eine verwegene Dingiexpedition. Habe jede Menge Wäsche, die gewaschen werden muß. Das Niedrigwasser ist so stark gefallen, daß lediglich eine einzige Treppe an dem Fischerdock tief genug reicht. Eine vernünftige und sichere Möglichkeit, das Dingi für längere Zeit liegen zu lassen, erkenn ich nicht. Der Wind wird es unter das aufgeständerte Dock treiben, und wenn das Wasser dann steigt ... . Ich darf also nicht zu lange wegbleiben. Gebe mir maximal zwei Stunden. Die Wegbeschreibung zur *lavanderia*, die ich gestern in der Touristeninformation erhielt, entpuppt sich schnell als Irrweg. Ich frage mich mit meinen Spanischkenntnissen durch und habe wenig später auch eine Wäscherei gefunden. Nicht billig, aber immerhin nur halb so teuer wie die *lavanderia* im Jumbo-Supermarkt.

Kunsthandwerk aus einer anderen Zeit: das Rathaus von *Cascais*

Am Nachmittag klopfe ich auf einem neu eingetroffenen Wharram-Kat an. Eine Tehini, also ein 15,50 m langer Entwurf. Er trägt den hübschen Namen SALTY TUNES. Eigner Christian lädt mich gleich an Deck ein. Wenige Augenblicke später gesellt sich noch Bernd dazu, der mit einem anderen Kat ebenfalls einhand unterwegs ist. Während wir noch so gemütlich plauschen, geistert plötzlich ein Boot des Hafenkapitäns durch das Ankerfeld. Notiert hier was und notiert da was. Und kommt dann auch zu uns. Mit einer befremdlichen Mitteilung. Das Ankern in dieser Bucht sei bis 30. August verboten. *Cascais* feiert die *festas do mar*, und anläßlich dieses Ereignisses werden in der Bucht Feuerwerke stattfinden. Aus Sicherheitsgründen müßten alle Ankerlieger weg. Toll. Vor allem gibt man uns erst jetzt Bescheid, wo sich ein mittlerweile reichlich frischer Wind entwickelt hat. Jeder hat damit so seine Sorgen. Christian kann mit seiner Handankerwinsch, einem außergewöhnlich schweren Ankergeschirr und dem fetten Kat bei den herrschenden Bedingungen ohne Hilfe nicht mehr Anker auf gehen. Bernd kann das wohl. Ich werde auch unruhig, weil ich befürchte, daß der Wind das mit dem Motor beschwerte Banana-Boot der Länge nach umschmeißen kann. Hab bei meinem Start vorhin schon gesehen, wie bei einem benachbarten Ankerlieger das Schlauchboot einmal vom Wind durchgedreht wurde. So mache ich mich als erster auf den Weg. Bernd wird Christian helfen.

Die SAGRES hart am Wind auf dem *Tejo*. Leider auf Steuerbordbug. So sind die charakteristischen Kreuze auf den Rahsegeln nur schwach zu erkennen.

Nach dem Motto immer schön langsam und ein Schritt nach dem anderen berge ich zunächst den Außenborder, hieve dann das Dingi an Bord und sichere es gegen den Wind. Die Fender werden rausgehängt, Festmacher bereitgelegt. Dann erst mal das gesicherte Steuerrad entsichern. Nun Platz in der Vorschiffskoje schaffen und den Kettenkasten öffnen. Motor an und auf höhere Drehzahl, damit die Spannung auch bei schwer arbeitender Winsch hoch bleibt und diese mehr leistet. Nun die Kettenkralle weg. Und dann Meter für Meter die Kette gegen den Winddruck reingeholt. Alle 10 Meter rase ich erst nach achtern, dann unter Deck wieder nach vorn und staue die Kette im Kettenkasten. Gleich darauf wieder zurück. Als noch knapp 10 m Kette draußen sind, ist JUST DO IT kurzstag. Der Anker kommt mühelos aus dem Grund und wir gehen auf Drift. Nanu? Was ist denn da auf der Fluke? Eine Grundleine. Mist, verdammter. Stimmt, wir driften auch auffallend langsam, dafür genau auf einen an einer Muring liegenden Segler zu. Vielleicht ist es ja nur ein längst verwaistes, kurzes Ende. Ich stürze an den Steuerstand und gebe probeweise Gas. Viel Bewegung ist nicht zu erkennen. Großer Mist. Messer? Aber mit einer durchgeschnittenen Muringleine kann man wer weiß was anrichten. Jetzt ist Eile geboten. Schnell eine Festmacherleine herbei. Die Grundleine hängt noch zu tief. Ich komme nicht ran. Ich lasse die Winsch arbeiten. Der Anker gerät auf die Bugrolle und ändert seine Lage, die Fluke ändert ihre Neigung und senkt sich, Spitze nach unten. Großes Glück, die Grundleine rutscht einfach so ab, wir sind frei. Schnell ins Cockpit und Gas gegeben. Nun kann ich auch gelegentliche Blicke auf die Windanzeige werfen. Die Windstöße erreichen fast die 40 Knoten-Marke, der normale Wind pendelt zwischen 20 und 30 Knoten. Sehr unregelmäßig. Und natürlich deutlich mehr als prognostiziert. Am Empfangssteg brauche ich zwei Anläufe. Eine hübsche Portugiesin und ein Holländer, der schnell vom Tankanleger herüber gelaufen kommt, helfen bei den Leinen.

Ein architektonisches Ensemble von vielen: Stahlträger-Café, alter Leuchtturm, Monument der Entdecker

Ich bedanke mich bei ersterer mit der ergänzenden Feststellung, sie sei die hübscheste Anlegehilfe, die mir je geholfen habe. Der Holländer steht in diesem Moment hinter mir, unbemerkt natürlich, und prompt kommt schulterklopfend und lachend die Klage, es täte im leid, aber:

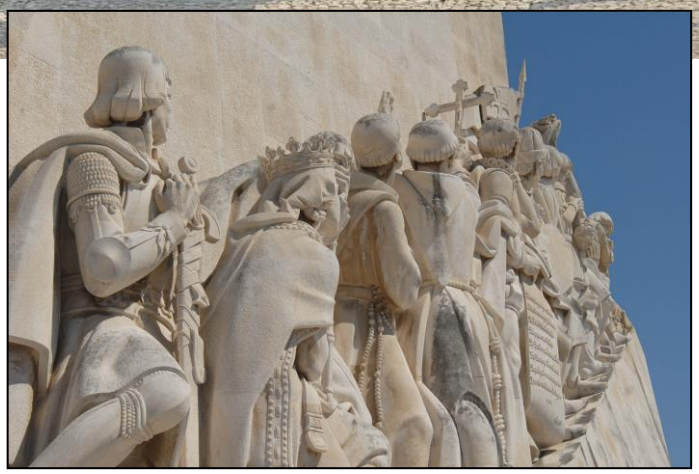
„I am lacking two breasts!“

Ja tut mir auch leid. Er hat das Manko klar erkannt. So hat es für mehr als einen klaren zweiten Platz im *contest* leider nicht gereicht.

Die Marina-Mannschaft hat heute große Besetzung. Und den Bedingungen entsprechend viel zu tun. Vier Leute assistieren mir beim Einparkmanöver. Einer kommt mit an Bord, zwei warten am Steg, der vierte nutzt das Schlauchboot als Stütz- und Schiebehilfe. Entgegen meiner sonstigen Gewohnheit ist die Geschwindigkeit heute recht hoch. Dem Wind muß Paroli geboten werden. So sieht das Einparkmanöver reichlich spektakulär aus, vor allem, als ich das Boot mit einem Voll-

Die Bildkommentare aus überlegter Überlegung in anderer Reihenfolge –

Mitte: Eine der beiden aufwärts-vorwärts-strebenden Entdecker-Heroen-Reihen, das Ziel fest im Blick, ohne Zweifel am eigenen Tun, die Reihen fest geschlossen ...
Großes Foto: normale Menschlein am schlichten Fuß des Denkmals,
unten: Heroen von vorn, an der Spitze Heinrich der Seefahrer



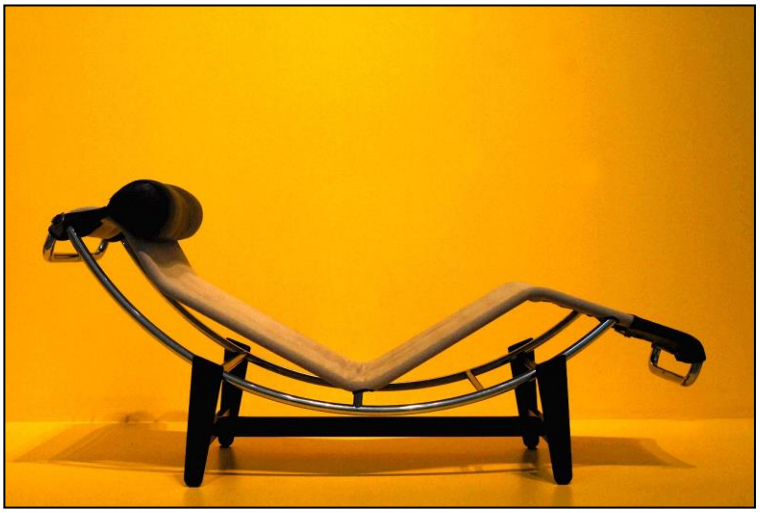
gasschub in die Box drehe, wobei der Anker, den ich vergessen habe, vollständig einzuparken, schreckverbreitend übersteht. Aber das Manöver sitzt, keinem andern Boot wird Schaden zugefügt, die Marineros erweisen sich als solides und professionelles Team, und wenige Augenblicke später ruht JUST DO IT sicher vertäut in der Box.
Über Funk erfahre ich, daß Bernd mittlerweile unterwegs ist nach *Lissabon*. Dietrich bleibt vor Anker. Er konnte die Behördenvertreter überzeugen, daß er nicht ohne Gefahr für sein Boot oder andere Anker auf gehen könnte. Vielleicht hätte ich das auch versuchen sollen. Andererseits, morgen ist eine Windzunahme angesagt, und es ist jetzt schon viel unangenehmer als in den Prognosen behauptet. Vor Anker hätte ich bestimmt keinen Schlaf gefunden.

1.569 (Sa. 22.08.09) Morgens bekomme ich per Funk einen Hilferuf von Christian. Es bereitet ihm beim herrschenden Wind Mühe, mit seinem großen Kat, der zwar über schweres Ankergeschirr, aber nur eine mechanische Ankerwinsch verfügt, Anker auf zu gehen. Mit etwas Mühen gelingt es mir, JUST DO-LITTLE in dem knappen Raum zwischen einem meiner beiden Nachbarn und JUST DO IT ins Wasser zu bringen. Dann schnell den Außenborder betankt und anschließend angebracht, Pinnenverlängerung drauf und ab geht's. Kaum bin ich bei SALTY TUNES angelangt, ist der Wind eingeschlafen.
„Nett daß Du gekommen bist, Martin. Bei den jetzigen Bedingungen hätte ich den Anker auch allein hochbekommen. Aber Du kannst mir ruhig helfen!"
Machen wir doch glatt. Wolfgang berichtet noch etwas von der doch sehr unruhigen Nacht. Und von den wiederholten Versuchen der Hafenpolizei, die neu eingetroffenen Ankerlieger zu vertreiben. Heute morgen ist das Ankerfeld auch schon wieder gewachsen. Nächtliche Neuankommer. Wenig später macht er sich dann auf den Weg und ich eile zurück zum Boot. Ein schneller Gang zur Wäscherei. Ich will nicht

Art Déco e seus inimigos:
Vase, ca. 1925 (Art deco)

noch einmal die Wäsche vergessen, so wie seinerzeit in *Port Dickson*. Erstaunlicherweise ist die Rechnung viel niedriger als angekündigt.

Nachmittags fahre ich mit dem Vorortzug nach *Belem*. Will mich dort ein wenig umschauen. Kaum angekommen, gleitet die SAGRES, der portugiesische Großsegler unter voller Besegelung hart am Wind den Tejo hinauf. Ein toller Anblick. Besonders, als er unter der riesigen Stahlbrücke hindurchgeht. Schade, daß ich kein großes Tele mitgenommen habe. Aber wer rechnet denn mit so was. Nach einigen Runden am Flußufer besuche ich zwei Ausstellungen im Museu Colecçáo Berardo. Ich staune über die gewaltigen Ausmaße des Gebäudes und den den Kunstwerken eingeräumten Raum. Der Schwerpunkt der Sammlung widmet sich der zeitgenössischen Kunst. Mein erstes Augenmerk gilt jedoch einer kleinen Art Deco Ausstellung. Ein paar hübsche Vasen, diverse Möbel. Letztere haun mich mit wenigen Ausnahmen nicht gerade vom Hocker. Der Ausstellung geht es auch um das Spannungsfeld zwischen dem Art Deco und seinen Gegnern wie Le Corbusier, Gray und Breuer. So ist neben anderem immerhin auch Wassily vertreten, der berühmte Sessel von Marcel Breuer. Auch erfreulich, wie häufig in Portugal, der Eintritt ist frei.

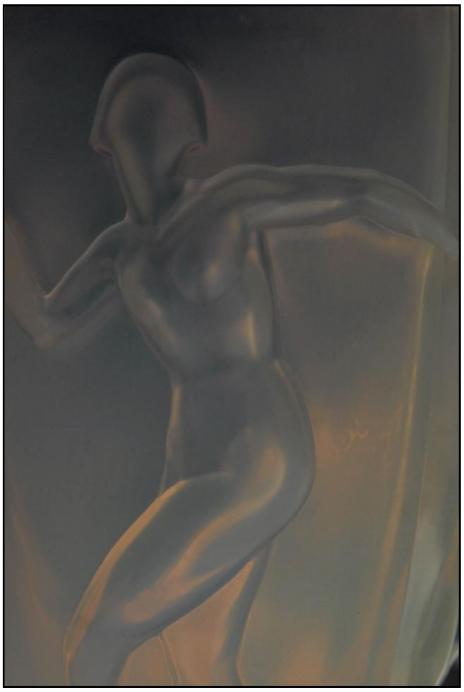

Art Déco e seus inimigos:
Le Corbusier –Chaise longue LC4
(ein inimigo)

Abends lade ich zwei benachbarte Engländer auf ein Glas Wein ein. Anschließend ziehen wir zu dritt in die Stadt was zu essen. Es gibt ausgezeichneten Fisch und eine kleine Panne. An sich verstehe ich mich als eingeladen, aber aus Höflichkeit frage ich, welchen Anteil ich zu zahlen habe. Meine pro Forma Anfrage wird glatt angenommen und mein Anteil auch. Reingefallen.

Gegen Mitternacht gibt es wieder ein Feuerwerk, nicht ganz so spektakulär wie das gestrige.

1.570 (So. 23.08.09) In der Früh herrscht ruhiges Wetter. Hätte ich fahren sollen? Die üblichen Zweifel. Es zeigt sich glücklicherweise bald, daß es doch nicht so ruhig ist. Meine Entscheidung war wohl richtig. Beschäftige mich mit diversen Vorbereitungen am Boot. Zerlege und staue das Dingi usw. usw.

Ein mittäglicher Besuch der Festung scheitert. Sie ist nur von 15:00 bis 17:00 geöffnet. So was. Ich komme folglich später wieder, weil ich mir eine groß angekündigte Ausstellung in der Festungszisterne anschauen will. Das Festungstor ist tatsächlich geöffnet, doch trotz anderslautender Plakatankündigungen ist nun der Abgang in die Zisterne geschlossen.


Art Déco e seus inimigos:
Sabino –Vase „La Ronde“
ca. 1935
Auf der Vase gibt es einen Reigen von vier Tänzerinnen, einmal mit dem Gesicht von vorn, zweimal im Profil, und einmal ohne Gesicht. Hier ein Ausschnitt der gesichtslosen Tänzerin (wieder Art Deco)

Vier von fünf Lichtinstallationen aus der Sammlung Panza:
Don Flavin – ohne Titel (to Don Judd, Colorist) 1987
Drei Jugendliche – zwanglos eigeninstalliert 2009

Wenigstens habe ich so die Gelegenheit, einmal durch die Festung zu streifen. Ich beeile mich ein wenig, denn es wäre dumm, wenn das Tor geschlossen würde, solange ich noch in der Festung bin. Bei diesem seltsamen Öffnungsgebaren muß man mit allem rechnen. Und eine Festung, die man von außen bestimmungsgemäß schlecht betreten kann, läßt sich logischerweise auch nicht einfach verlassen.

Erstaunt sehe ich mal wieder, wie voll der Ankerplatz ist. Hätte ruhig dort bleiben und Geld sparen sollen. Jetzt ist es egal. Immerhin, am späten Nachmittag versucht die Hafenbehörde wieder einmal, die Ankerlieger zu verscheuchen. Entsprechend lebhaft wird es plötzlich in der Marina.

Performance Act von 1973 (das, was auf der Leinwand hinter der Tür abläuft.) Nun, das Model mit dem netten Po muß mittlerweile auch um die Fünfzig sein ... Der Lauf der Zeit

In der Stadt findet eine kleine Prozession statt. An der Spitze des Umzugs die Nachwuchskapelle der freiwilligen Feuerwehr, die vor allem mit lebhaftem Trommeleinsatz für Aufmerksamkeit sorgt. Es folgen Marien- und Jesus-Statuen, die von jeweils vier Personen, die Geschlechter sind gemischt, getragen werden. Die Statuen mit ihren Altären scheinen nicht ganz leicht zu sein. Bei jedem Stop werden schnell vier Stützen unter die Traghölzer geklemmt, um die Träger zu entlasten. Die Stimmung ist bei allen Teilnehmern locker und fröhlich, es werden viele Späße gemacht. Den Statuen folgt die Priesterschaft. Der Hauptpriester in buntem Ornat, unter einem von ebenfalls mehreren Personen getragenen Baldachin. Den Abschluß der Prozession macht eine zweite Kapelle, die allerdings wesentlich musikalischer ist. Die Melodien drücken eindeutig Trauer aus, und die Kapelle sowie die hinterdrein laufende Schar Gläubiger bewegt sich in einer merkwürdig gebremsten Schrittbewegung vorwärts.

Ich erledige meine letzten Einkäufe und lege ansonsten Wert darauf, den Tag ruhig und entspannt zu verbringen.

24.08.09
Cascais – Nazare
67,2 sm (39.250,1 sm)
Wind: N 4
Liegeplatz: ca. 28,- Euro/Tag

1.571 (Mo. 24.08.09) Meine erste Tat heute: den Müll wegbringen. Auf dem Weg zurück an Bord stoße ich mir auf dem nun wahrlich breiten Fingersteg den Fuß an einer der großen Stegklampen. Genauer, es trifft den kleinen Zeh des rechten Fußes, der nach dieser völlig überflüssigen Kollision im 60°-Winkel absteht. Soweit es der Platz erlaubt, tanze ich einen spontanen indianischen Kriegstanz auf dem Steg. Dann versuche ich, den Zeh in seine angestammte Lage zu rücken. Ziemlich erfolglos. Außerdem tut es fürchterlich weh. Das hat mir noch gefehlt, daß ich in ein Krankenhaus muß. Seltsamerweise – fünf Minuten später zieht sich der Zeh selbsttätig wieder in die richtige Position. Die Idee, ein Hospital zu besuchen verwerfe ich schnell wieder.

Nächste Tat: ich versetze die Wassermacherpumpe mit einer nachgearbeiteten und verbesserten Verbindungsschelle wieder in einen dauerhaft einsatzfähigen Zustand.

Zu meiner Überraschung ist schon wieder Wasser in der Bilge. Sieht aber schlimmer aus, als es ist. Hole nur zwei Liter heraus. Dann entdecke ich bei dem routinemäßigen Motorcheck vor dem Start Öl an der Dieselrückleitung. Sollte der dort anliegende Gaszug ein feines Loch in die Leitung gescheuert haben? Vorsichtshalber sichere ich die fragliche Stelle mit Klebeband. Puh. Lädiert und schon wieder arg angeschlagen kann ich endlich los.

Hinein in die Nebelwand

Ich lege gerade am Rezeptionssteg an, als ein lautstarkes Geheule beginnt. Das muß das berüchtigte Nebelhorn beim Leuchtfeuer sein. Meinen Schlaf hat es zwar nie belästigt, aber nun verheißt es nichts Gutes. Schnell gebe ich die Schlüssel ab und erhalte im Gegenzug meine Bootspapiere. Und kaum kurve ich um den Molenkopf, da sehe ich die Nebelwand auch schon auf mich zuwabern. Wenige Augenblicke später sind wir auch schon verschluckt. Die nächsten zwei Stunden verbringe ich in einer ununterbrochenen Wanderung zwischen Deck und Navisitz. Blick auf die Anzeige des Radars, regelmäßige Kontrolle des AIS, Ausguck von Deck aus. Die Sicht reicht gerade zwei Bootslängen. Leider herrscht ein heftiger Schwell. Kleine Fischerboote gehen für das Radar in diesem bewegten Wasser schnell unter. Und über ein AIS verfügen sie nicht. Zudem macht mir die trotz des Nebels herrschende Helligkeit zu schaffen. Eigentlich müßte ich eine Sonnenbrille aufsetzen. Aber ich habe das Gefühl, mit ihr schlechter zu sehen. Zähne zusammenbeißen und durchhalten. *Capo Foca* passieren wir in einer Seemeile Abstand. Ohne es zu sehen. Logisch. Ab und zu dringen die Nebelhörner der Küstenstationen zu mir durch. Natürlich tauchen auch die befürchteten geisterhaften Schatten auf. Glücklicherweise ist der Nebel da schon etwas weniger dicht. Sichtweite vielleicht 50 bis 60 m. Mehrere Fischer, zwei Segler. Die gefürchteten Fischerbojen machen dagegen weniger Probleme. Es liegen recht wenige aus. Ganz anders, als ich es in Erinnerung habe. Damit ich diesen ungeliebten Aspekt der Seefahrt auch gebührend und mit ausreichend Zeit genießen kann, entwickelt sich ein freundlicher Gegenstrom von fast einem Knoten. Was wünscht sich der Mensch auch mehr? Zeitweise herrscht eine ausgeprägte Kabbelsee. Kann ich mir nur durch eine Zone erklären, in der das atlantische Tiefenwasser an die Oberfläche drängt. Gegen Mittag hat sich der Nebel

Und wieder raus aus der Nebelbank

zum Dunst gemildert. Doch leider erreiche ich *Nazare* erst im Dunkeln. Sehr vorsichtig und mit Radarunterstützung (es wäre natürlich auch ohne gegangen, aber man nutzt ja was man hat), taste ich mich durch die sehr dunkle Einfahrt in den Vorhafen. Fender und Leinen liegen bereit. Als ich mich den drei Yachtstegen nähere, hüpft da ein älteres Männlein herum und weist mich an, wo ich längsseits gehen soll. In einem Affenzahn rast er über die Stege, um zeitgleich mit JUST DO IT bei der AMICA anzugelangen und die Leinen anzunehmen. Er nimmt die Vorleine und ich jumpe mit der Achterleine über die Seerelings. Die Freunde der AMICA, einer deutschen Yacht, haben ihren Kahn mit irgendwelchen Leinen und einer Angelrute mit geriggtem Makrelenpaternoster derart verbaut, daß auch eine Luftlandetruppe ihre Probleme bekäme. Wie eine Mischung aus Laokoon und chinesischem Schlangenmensch winde ich mich durch die Hindernisse, bleibe überall hängen, die Brille wird hinterrücks von der Nase gehebelt usw. usw. Immerhin, allen Widrigkeiten zum Trotz, mir gelingt es, den Festmacher zu belegen, die Brille verabschiedet sich nicht ins Hafenbecken und die Angelhaken sitzen nicht in meinem Fleisch. Mein Helfer stellt sich als Hafenmeister Mike vor. Komisch. Ich dachte, hier hießen die Miguel. Und er meint, er habe mich nicht gesehen. Ah ja. Und woher ich eigentlich komme? Aus *Cascais*? Da segle ich ja gegen Norden. Er bekreuzigt sich. Ein psychologisch ausgeklügeltes Zeichen, um einen Zweifler zu ermutigen. Haha.
Wenig später tauchen die Eigner des Luftlandeverhaus auf. Sie bieten mir gleich Teilhabe an ihren Spaghetti an, doch leider habe ich soeben gegessen. Dennoch wird es noch ein netter und langer Abend bei Elvira und Eckhard.

25.08. – 27.08.09
Nazare – Isla de Ciel - Bayona
170,9 sm (39.421,0 sm)
Wind: N 1-2, ENE 1, SW 2, W 2-3, WNW 1-2, S 1
Liegeplatz: vor Anker / Marina 32,86 Euro/Tag

1.572 (Di. 25.08.09) Bin noch unschlüssig wegen des Wetters und des besten Zeitpunktes für die Weiterfahrt. Immerhin gibt es hier Internet und ich kann die einschlägigen Quellen abfragen. Mike, der mich gestern empfangen hat, stellt sich heute als Ire vor. Da ich gestern nicht wußte, wie lange ich bleiben will, fängt er jetzt schon an rumzuunken. Aber das ist mir erst mal egal. Ich hab schließlich noch gar nicht richtig „einklariert“. Und dann gibt es ein ausgiebiges Frühstück an Bord der AMICA.

Hafenkurzweil verursacht die Ankunft der österreichischen ADRENALIN. *Nomen est omen*. Sie kommt ohne Maschine und im Schlepp eines Rettungsbootes, das den Tochterbooten unserer älteren Rettungskreuzer verteufelt ähnlich sieht. Ausgerechnet an JUST DO IT soll sie längsseits gehen. Da mache ich lieber Platz, um außen im Päckchen zu liegen. Das erlaubt mir, jederzeit zu gehen. Mit einem nicht manövrierfähigem Kahn längsseits wäre das so eine Sache. Der kleine Rettungskreuzer hat das Problem, daß er die ADRENALIN nicht längsseits nehmen kann oder will. So wird das Manöver ein langes und episches Gezerre mit vielen hektischen Leinenmanövern. Ich kreisele die ganze Zeit im *standby* daneben herum. Eigentlich wäre es ganz einfach. Ich nehme den Havaristen längsseits und fahre ihn zum Steg. Einfach so. Schlicht und unspektakulär. Aber einfache Lösungen werden offenbar nicht gewünscht.
Im Laufe des Tages habe ich mich schon entschlossen, noch abzuwarten. Aber wiederholt nervt der Hafenmeister. Außerdem versuche ich für die angestrebte Nachtfahrt - ich will irgendwann zwischen 00:00 und 06:00 in der Frühe starten - etwas vorzuschlafen. Gegen neun Uhr abends ist dieser irische Wicht schon wieder da. Ob und wann ich denn nun fahre. Und mein JUST DO IT sei nicht fest genug vertäut. Und es sei der beste Moment, nach Nord zu gehen. Und er sehe mich nicht. (Das hatten wir doch schon.) Aber wenn der Mann von der Security käme und mich notierte ... (ist doch Quark, wenn ich bleibe, zahle ich doch auch.) Aber selbstverständlich werde nie jemand aus dem Hafen geschickt, wenn er nicht fahren wolle. (Was denn nun?) Schließlich bin ich es leid und werfe die Leinen los. Nichts wie weg. Die Ausfahrt sieht heute spektakulär aus. Ein enormer Schwell steht von draußen herein. Gewaltige Fontänen schießen an den Molenköpfen in die Höhe. Und man begreift sofort den Hintergedanken der seltsamen Anordnung der Hafenbecken. Wahre Wellenberge muß JUST DO IT in der Einfahrt erklettern. Glücklicherweise brechen sie nicht. Ich habe den Eindruck, wir machen gar keine Fahrt voraus und die Wellen schieben uns über den Achtersteven zurück. Ein Blick auf den Computerbildschirm zeigt dagegen beruhigenden Fortschritt. Und dann sind wir durch. Der Schwell bleibt, aber „draußen“ ist es natürlich viel angenehmer. Wir sind unterwegs. Der Himmel ist klar, die Sterne leuchten. Nachtflug.

1.573 (Mi. 26.08.09) Die Lichter der Küste sind heute Nacht gut und klar zu sehen. Als wir in der Gegenrichtung unterwegs waren, bewegten wir uns weiter draußen. Damals, ohne elektronische Seekarte, war man auf deutlich größere Sicherheitsabstände erpicht. Die technische Entwicklung ändert unmerklich auch alle Aspekte des Segelns. Heute bilde ich mir schon ein, nicht mehr segeln zu können, wenn der Computer nicht funktioniert. Welch ein Unsinn.
Für kurze Zeit das Aufleuchten eines Feuerwerks. Ein Schwarm kleiner Fische stiebt neben dem Boot auseinander. Es blitzt, blinkt und zieht leuchtende Spuren. Das Wunder des Meersleuchtens. Um Mitternacht leuchtende Torpedos. Delphine. Und JUST DO IT ihrerseits schreibt hellblau leuchtende Linien ins Wasser.

Um 05:00 schrecken mich ungewohnte Propellergeräusche aus meinem Dämmerzustand. Liege gerade für mein kurzes Pausenintervall in der Hundekoje. Die Motordrehzahl bleibt unverändert. Blick auf den GPS. Unsere Fahrt nimmt ab! Wenige Augenblicke später nimmt die Fahrt wieder zu, die Geräusche sind weg. Blick ins Kielwasser – ich kann nichts erkennen. Wahrscheinlich haben wir ein Fischerfähnchen eingefangen, doch glücklicherweise hat sich keine Leine im Propeller verfangen. Sorgfältiger Rundumblick, und wieder ab in die Koje. Für die nächsten 15 Minuten.

Über der Küste ein schöner Sonnenaufgang in Pastellfarben. Wenig später entwickeln sich direkt an der Küste Nebelstreifen. Bin glücklicherweise weiter weg. Später dann zieht es sich zu. Habe heute *einige* Fischerbegegnungen, aber allesamt unproblematisch. *Viele* Fischer bedeutet für mich heutzutage etwas anderes. Nach meinen Thailanderfahrungen.

Gegen Mittag gleiten wir an der Mündung des *Douro* vorbei. Die gewaltige Brücke kurz jenseits der Mündung ist gut zu erkennen. Schade, schade. Wenn ich etwas Zeit hätte. Würde so gerne die zwei Meilen den Fluß hinauf fahren und mich in der Stadt vor Anker oder an einen Kai legen. Damals haben wir uns noch von den Warnungen des Revierführers abschrecken lassen. Doch ehrlich gesagt, bei einem Blick auf die Karte wird mehr als deutlich, die Flußfahrt ist absolut einfach. Wo soll da ein Problem liegen? Fünf Jahre Erfahrung liegen dazwischen. (Die nautischen Führer schreiben immer so, als würden sie damit rechnen, von einem US-amerikanischen Staatsbürger bei der kleinsten Unvorsichtigkeit oder Unterlassung mit einer Millionenklage belangt werden.)

Nie wird der Blick auf das Meer langweilig. Stets sind neue Formen, neue Farben, neue Muster zu erkennen.

Bei *Viana do Castello* kann ich anfangs die Kirche oben über der Stadt sehen. Ein hell leuchtendes Gebäude im kräftigen Grün einer Bergflanke. Später verschwindet sie in Wolken und Dunst. Dennoch, die zweite Tageshälfte war schön. Sonnig und warm. Gegen 20:00 herrscht völlige Windstille. Weniger still verhält sich der Ruderschaft. Irgend etwas ruft knarzend-klapprige Geräusche hervor. Aber ich finde keine Ursache. Der eigentliche Ruderschaft scheint ruhig zu sein, am Quadranten kann ich keine Erschütterungen verspüren, auch nicht am unteren Ruderkoker. Aber beim oberen spüre ich deutliche Erschütterungen. Gleichfalls am Ruderkopf. Hoffentlich hält das alles noch bis Deutschland. Hab wirklich keine Lust, unterwegs noch eine Zwangspause zu machen.

1.574 (Do. 27.08.09) Ich steuere die Bucht von *Vigo* und *Bayona* an. Autolichter spielen mir Streiche. Ein paar in der Karte eingezeichnete Tonnen fehlen. Das ist ja mal nett. Gestern wäre ich beinahe gegen eine richtig mächtige Tonne gedengelt, die nicht in der Karte eingetragen war. Am hellichten Tage. Mit so etwas rechnet man natürlich nicht, und wenn man dann so schön vor sich hinträumt, unter Deck kocht oder was auch immer, schon ist´s passiert. Hätt´ bestimmt ´ne hübsche Beule gegeben. Fehlende Tonnen sind mir daher deutlich lieber als zusätzliche. Vorsichtig taste ich mich zu den *Islas des Cies*. Vor der nördlichsten Insel haben wir vor fünf Jahren schon ein paar wunderbare Ankertage verbracht. So zieht es mich an den gleichen Ort. Verwundert nehme ich ein Leuchtfeuer in der angepeilten Bucht wahr. Blick in die Karten, tatsächlich, dort ist eins angegeben. Kann mich daran gar nicht erinnern. Ganz dicht rangekommen erkenne ich zwei Ankerlieger. Aha. Der Platz ist doch nicht verwaist. Der Anker rasselt kurz darauf abwärts. Wegen des ruhigen Wetters verzichte ich auf die Kettenkralle. Noch ein ganz schneller Schluck Wein und dann ab in die Koje. Es ist 03:40.

Die Tonne, die ich bei schönstem Wetter beinahe gerammt hätte

Gnadenlos habe ich den Wecker auf 08:00 gestellt. Draußen ist alles grau in grau. Dunst liegt in der Luft, die Wolkendecke hängt niedrig. Oder ist es nur etwas aufgestiegener Nebel? Möwen schreien. Die altbekannten Muscheltaucher sind bereits aktiv. Von kleinen Booten aus tauchen sie nach den langen Röhrenmuscheln, die in den Restaurants von *Bayona* als Delikatesse angeboten werden. Ich gönne mir ein ausgiebiges und ruhiges Frühstück, dann geht es frisch gestärkt los. Fast. Doch kaum habe ich den Motor gestartet, stoppe ich ihn wieder. Ein sonderbares, hohles und lautes Auspuffgeräusch. Ich reiße alle Abdeckungen auf und untersuche den Motor samt Drumherum. Aber es ist nichts zu entdecken. Erneuter Versuch mit geöffneten Deckeln. Zwei, drei dunkle Töne, dann klingt der Motor wieder normal. Alle Deckel wieder zu. Sonderbar. Ich vermute, daß irgend etwas vor dem Kühlwassereinlaß gesessen hat. Nachdem ich den Motor gestoppt habe, fehlte der Ansaugdruck und es ist wahrscheinlich abgefallen und hat den Einlaß wieder frei gegeben. Der Motor klingt ohne Kühlwasserzufuhr tatsächlich lauter, da Kühlwasser und Auspuffgase den gleichen Weg nach auswärts nehmen und das Wasser geräuschdämpfend wirkt. Das Aufholen des Ankers wird etwas verzögert. Auf der Kette sitzt ein bläulicher Gast. Ein Seestern. Nachdem ich ein Beweisfoto gemacht habe, stoße ich ihn ganz vorsichtig an. Erst will er nicht. Seine Saugnäpfe sind ganz schön dehnbar. Aber dann fühlt er sich wohl doch zu sehr belästigt und läßt los. Plumps. Er versinkt in den Fluten. Ist doch besser so Kumpel. Ich will Dir doch nicht weh tun, und in der Bugrolle zerquetscht werden ist doch auch kein schöner Tod.

Seestern auf der Ankerkette, genau an der 10-Meter-Markierung

Kaum ernsthaft unterwegs, nervt mich dieses nervenzerfetzende Geknarze vom Ruderschaft. Ich taste noch mal an allen erdenklichen Stellen herum. Prüfe Geräusche und Vibrationen und komme dann auf einen simplen Einfall: alle spürbaren Vibrationen scheinen vom oberen Widerlager des Ruderschaftes auszugehen. Vielleicht sollt man nur mal ein wenig WD 40 einsetzen und die Schmierung verbessern. Welch genialer Schritt. Fünf Minuten später arbeitet die Anlage wieder laut- und vibrationslos. Kein Grund für weitere Panikattacken. Bleibt auch keine

Zeit mehr. Die niedrige Wolkendecke senkt sich herab und wenige Augenblicke später tasten wir uns durch dickste Suppe. Mache mir sofort Vorwürfe, warum ich denn noch habe frühstücken müssen. Wäre ich gleich aufgebrochen, wären wir jetzt vielleicht schon in *Bayona*. Mit Hilfe der geballten Technik tasten wir uns durch den Nebel. Immer schön rauf und runter: Rauf ins Cockpit, runter an den Navitisch. Von achtern muß eine Schnellfähre aufkommen. Im AIS sehe ich ihr Symbol herannahen. Immerhin mit reduzierter Fahrt. Draußen sehe ich natürlich nichts. Dann ein kurzer Ton. Das heißt in der Seefahrtssprache, *ich drehe nach rechts*. Klasse. Falls es die Fähre war, macht es ja Sinn. Falls es jemand anders war, wo ist rechts von ich weiß nicht wo? Im Radar habe ich bis auf die Fähre kein Echo. Dann taucht sie auf. Schemenhaft, unscharf, und fast schon neben mir. Und vor mir taucht auch was auf. Wattebauschig, kaum zu sehen, dann zeichnen sich viele Fenster ab. Quer verlaufend. Weiß zunächst gar nicht, was ich davon halten soll. Dann erkenne ich, ein Katamaran, von vorn. Kommt genau auf mich zu. Jede Menge Leute auf dem Vordeck. Einige doch tatsächlich in Badekleidung. Ein Ausflugs-Kat. Der Skipper paßt jedenfalls auf und dreht sofort ab.

Islas de Cies im Morgennebel

Die Tonnen, die meinen Weg markieren, kann ich nur ahnen. Meist, wenn ich schon dran vorbei bin. Geben aber ein gutes Radarecho. Dann lichtet es sich, und *Bayonas* Ansteuerung macht keine weiteren Schwierigkeiten. Wie vor fünf Jahren kommt jemand von der Marina per Schlauchboot angerast. Um mich abzufangen. Ich bevorzuge allerdings erst mal den Besuch der Tankstelle. Danach geht's auf den Liegeplatz. Die Anmeldung ist unkompliziert, da man JUST DO IT´s Daten noch hat.

Geisterhafte Begegnungen – eine Untiefentonne

Frisch gesäubert und geduscht ziehe ich wenig später durch *Bayonas* Straßen. War es damals auch so voller Touristen? Aber *Bayona* hat seinen Charme behalten. Eigentlich ist es sehr nett hier. Man müßte ein paar Tage bleiben und das Flair auskosten. Aber so allein will es mir keinen Spaß machen. Immerhin nutze ich die Gelegenheit zum Besuch der PINTA. Eine Replika eines der drei Kolumbusschiffe. Genauer, des Schiffes, mit dem Martín Alonso Pinzón zurückkehrte und in *Bayona* landete. Getrieben vom Ehrgeiz und in der Hoffnung, vor Kolumbus einzutreffen. Replika ist aber ein falsches Wort, denn niemand weiß genau, wie die PINTA damals aussah. Und daß man beim Mast auf Holz verzichtet und ihn statt dessen aus einem Stahlrohr gefertigt hat ist nun ein echter Stilbruch. Aber ich will nicht zu kritisch sein. Immerhin wird mit vielerlei Beiwerk versucht, das damalige Leben auf einem solchen Schiff anschaulich zu machen. Und die mitgebrachten Schätze werden sicher nicht so schön zugänglich herumgelegen haben... Aber klar, wie soll man das anders präsentieren. Interessant wäre es ja, eine Atlantiküberquerung mit einem Nachbau einer damaligen Galeone und unter vergleichbaren Voraussetzungen zu machen. Also mit den Lebensmitteln, wie sie damals verfügbar waren und haltbar gemacht wurden, mit den bescheidenen Kochmöglichkeiten an Bord, und mit den ebenso bescheidenen Navigationshilfen.

Eine etwas fette und kurzmastige PINTA. Die Replika in *Bayona*. Dickbäuchig waren die Galeonen seinerzeit ja, aber das Rigg war wohl doch etwas stabiler und größer.

1.575 (Sa. 29.08.09) obwohl ich am Abend noch eine nette Zeit auf einem deutschen Nachbarboot hatte, war der gestrige Tag als solcher ziemlich daneben. Migräne. Mehr gibt es da nicht zu sagen.

Marschverpflegung für die Anreise: getrocknete Schweinshaxen (ich nehme mal an, damals waren es eher Schweinehälften und nicht so hübsche Serranoschinkenkeulen), getrockneter Kabeljau, getrocknete, eingelegte Sardinen, getrocknete Feigen , Krüge mit dickflüssigem Wein, Essig und vieles mehr

Die Dame am Tresen der Marina ist auch heute wieder absolut polterig. Ich frage mich, ob das ein Wesenszug der Galizier oder ihrer Sprache ist. Auch am Telefon ist sie heftig und laut. Konnte diese Art der heftig-intensiven Kommunikation auch bei einigen anderen Menschen hier beobachten. Erinnert mich an die griechischen Gepflogenheiten. Da ich mich aber nachhaltig bemühe, mit ihr Spanisch und das auch noch ganz freundlich zu sprechen, taut sie immer mehr auf. Zum Schluß lächelt sie sogar und ihre Tonart hat sich völlig verändert. Ob sie mir die Hälfte des Liegegeldes wegen meiner standhaften Freundlichkeit erläßt, oder ob es sich nur um einen Fehler handelt, hinterfrage ich nicht. Besser, ich mache mich so schnell wie möglich auf die Socken. Bevor es noch Nachforderungen gibt.

29.08.09
Bayona – Puerto Pedras Negras
22,0 sm (39.443,0 sm)
Wind: NNE 2, NNE 4-6, NE 4
Liegeplatz: 30,00 Euro/Tag

Mitbringsel von Unterwegs: Mais, Tabak, Perlen, Papageien, eine Prise Gold, Indianer. Tomaten (nicht im Bild) und vieles mehr.

Als ich den Hafen verlasse herrscht nahezu Windstille. Da will ich mir das Vergnügen einer Abkürzung zwischen ein paar Riffen gönnen. Viel bringt es nicht, aber man gibt sich ja gerne Illusionen hin. Als ich kurz vor der Riffpassage stehe, dem/der (?) *Entrada de Carracuido*, beginnen die unvermeidlichen Gedankenspiele. Was ist, wenn der Motor mitten in der Passage aussetzt? Sind die Karten und meine Position wirklich genau? Wie setzt die Strömung?
Die Navigation kann ich im Grunde nach Augenmaß machen. Weißschäumende Brandung macht unmißverständlich klar, wo ich partout nichts zu suchen habe. Ja und sonst? Da müßte ich wohl in Windeseile die Segel setzen und hoffen, daß der schwache Luftzug ausreicht, um mich aus einer solchen Lage herauszumanövrieren. Man ist aber auch zu dämlich. Und das immer wieder aufs Neue. Schließlich geht alles problemlos und wenig später bewege ich mich entspannt in freiem Wasser.
Je mehr ich gegen Nord vorankomme, desto windiger wird es. Schließlich haben wir bis zu 20 Knoten. Glücklicherweise baut sich in der Landabdeckung keine See auf. So komme ich trotz des Windes zügig voran. Der Wind kommt von vorn. Natürlich. Anders kann es ja nicht sein, oder? Ohne besondere Vorkommnisse erreiche ich *Porto Piedras Negras*. Da der Hafen sehr klein ist, funke ich den Hafenmeister an. Auf Spanisch selbstredend. Und kaum erhalte ich Antwort, sind meine Spanischfähigkeiten blockiert und ich breche mir selbst auf Englisch einen ab. Wie ein Pennäler an der Tafel. Die Gegenstation ist allerdings derart verrauscht, daß ich sie eh kaum verstehe. Als ich mich der Hafeneinfahrt nähere, kommt ein Schlauchboot auf mich zugeschossen. Der Hafenmeister. Er lotst mich hinein. Entgegen der dramatischen Schilderung im Revierführer ist sie kein Problem. Der *guide* übertreibt mal wieder mit seinen Warnungen, wie eng es in der Marina sei. Er sollte lieber vor der Unfähigkeit so mancher der hiesigen Motorbootkapitäne warnen, da bieten sich während meines Aufenthaltes noch interessante Schauspiele.

Entrada de Carracuido, eine nette kleine Riffpassage, hier die Riffe im Westen

Im Büro des Hafenmeisters werde ich auf seinem Arbeitsplatz den Papierkrieg erledigend von Ameisen angefallen. Sie krabbeln überall herum. In den Akten, auf dem Schreibtisch, in den Notiz- und Formularblöcken. Sogar aus ein paar Schlitzen des alten Transistorradios sehe ich welche herauskrabbeln.
Die Nacht ist hundsgemein kalt. Ich beginne regelrecht zu frieren. Schon bevor ich in der Koje verschwinde. Da hilft nichts. Die schwarze Zusatzlandleine wird ausgebracht und der kleine elektrische Heizofen aktiviert. Der aus *Buenos Aires*. Auch ein liebgewordenes Mitbringsel. Nachdem mir eingefallen ist, ein paar vergessene Luken zu schließen, wird es auch tatsächlich warm im Boot.

1.576 (So. 30.08.09) Habe die Nacht kaum geschlafen. Ursache war ein Telefonat mit der Heimatfront. Gibt mal wieder Probleme. Erst hatte es mich ganz unbeeindruckt gelassen, aber mitten in der Nacht bin ich aufgewacht, und das war es dann. Annäherung an die deutsche und heimatliche Realität.

Das Wetter sieht gar nicht so schlecht aus. Sonnig, und ein Wind, mit dem ich wenigstens aus der Bucht heraus segeln könnte. Danach gäb´s ihn aber auf die Nase. Mühsam kreuzen oder motoren. Meine Müdigkeit gibt den Ausschlag. Ich bleibe und lege noch einen Erholungstag ein.
Irgendwann am Morgen stand ich auf dem Steg, schaute mir JUST DO IT so an, mit all ihrer vergilbten und abblätternden Farbe und dem mittlerweile an den Kanten ausfransenden Namenszug, und dachte: *na, wir sind beide müde*.

Küste bei *Piedras Negras*

Die Spanier hier sind richtige kleine Schweine. Gestern saß ich auf ein Bier und eine *empañada* im Clubrestaurant, da warf ein Spanier am Nebentisch seine leere Zigarettenschachtel einfach auf den Boden. So richtig mit Schwung. Der Wind verfrachtete sie dann genau vor meine Füße. Da ich eh am Tresen zahlen wollte, bin ich aufgestanden, hab die Schachtel genommen und sie ihm vor die Nase auf den Tisch gelegt. Konsternierter Blick.
„*Gracias*."
Er zerknüllt die Schachtel und entsorgt sie in den Aschenbecher. Innere Genugtuung. Heute finde ich einen verlassenen Tisch vor, wie nach einer Bombenexplosion. Auf dem Tisch stehen noch Gläser und Teller, aber ringsherum: saubere und dreckige Servietten, aufgerissene Portionspackungen für Ketchup und Mayonnaise, Zigarettenstummel, Zigarettenpackungen, Taschentücher. Einfach unglaublich.

Später Hafenszenen. Ein Motorbootskipper – das Boot mißt vielleicht sechs, allerhöchstens sieben Meter in der Länge – schafft es nicht, rückwärts in die Box einzuparken. Es herrscht kein Wind, und die Box ist eine unbelegte Doppelbox. Also Platz ohne Ende. Aber nichts zu machen, er bekommt es nicht hin. Schließlich wird er mit Leinen hereingezogen, was ja nicht das Falscheste ist. Ich frage mich, warum er

nicht einfach vorwärts eingeparkt hat. Schließlich kann man auch dann über die Fingerstege aussteigen. Und ich war auch schon versucht, mal an Bord zu hüpfen und selber mein Glück zu probieren. Bekanntlich stehen ja die besten Kapitäne an Land oder sitzen auf Nachbarbooten. Hätt´ mich schon interessiert, ob ich das hinbekommen hätte.

1.577 (Mo. 31.08.09) Beinahe hätte ich es vergessen. Der Monat hat ja 31 Tage. Auch heute ist noch August. Dieser Sommermonat bleibt mir noch einen Tag länger erhalten. Der begrüßt mich auch mit einer wunderbaren Lichtstimmung. Nahezu lautlos gleiten wir über eine spiegelglatte See, in der sich das Farbenspiel der aufgehenden Sonne wiederholt. Momente zum Anhalten. Aber Zeit läßt sich nicht stoppen. Die Sonne steigt, die Farben verblassen. Und unser Kurs führt uns im Bogen in eine andere Richtung. Weg von der Sonne.

Denkmal für die freiwilligen Helfer. Die Küste bei *Piedras Negras* wurde vor etlichen Jahren (1992) nach dem Untergang der AEGEAN SEA von einer der großen Tankerkatastrophen heimgesucht

Es zieht sich von Westen her zu. Müde lege ich mich für 10 Minuten in die Hundekoje. Als der Wecker mich ins Cockpit ruft, bin ich regelrecht schockiert. Pottendicker Nebel. Innerhalb von 10 Minuten. Nicht zu fassen. Gerade eine Bootslänge über unseren Bug hinaus reicht die Sicht. Ich starte das Radar und prüfe anhand des AIS, was die Großschiffahrt so treibt. Spannende anderthalb Stunden. Dann lichtet es sich etwas. Aus dem Dunst taucht die Küstenwache auf. Heimlich von hinten angeschlichen. Ist aber auch kein Wunder, ich habe mein Radar wegen möglicher kleiner Fischer und der Angelboote auf einen kleinen Radius eingestellt und es auch noch mit einem in Fahrtrichtung orientierten *offset* laufen lassen. Das Patrouillenboot war einfach noch nicht erfaßt worden.

31.08.09
Puerto Pedras Negras - Camarinas
54,7 sm (39.497,7 sm)
Wind: S 2-3, W 2-3, NW 3-4, SSW 2
Liegeplatz: vor Anker

Beim Mittagessen beiße ich mir derart auf die Zunge, daß es blutet. Lag´s an der elenden Rollerei? Zweimal setze ich heute die Segel. Nur, um sie wenige Minuten später wieder wegzunehmen. Sagenhaften 45 Minuten verzichte ich auf den Diesel.

In der Umgebung des *Kap Finisterre* begegnen uns einige Segler. Bis auf einen weist ihr Bug nach Süd. Ein deutscher Entgegenkommer verdeutlicht Weltanschauungen, die sich begegnen. Sie segeln mit leichtem, achterlichen Wind. Ich zähle drei Personen im Cockpit. Angetan mit Ölzeug. Schwimmwesten und Lifebelts umgelegt. Ein Mann am Ruder. Ich motore gegen den Wind. Stehe in Badehose im Cockpit. Der elektrische Autopilot tut seine Arbeit.

Beim Blick über die Bordwand entdecke ich im Wasser ein paar ockerfarbene Flecken. Was kann das sein? Fische? Gebanntes Starren. Und dann sehe ich sie wirklich. Keine Fische, Krabben. Das Meer ist angefüllt von Krabben. Hunderte, Tausende. Etwa handtellergroß. Wenn man meine bescheidene Hand als Maßstab nimmt. Sie rudern und paddeln eifrig durch das klare Wasser. Ob man sie essen kann? Bestimmt. Aber wieviel ist an so einer Krabbe dran? Ein Franzose würde jetzt bestimmt nicht zurückschrecken und eifrig keschern. Ich dagegen ...

Morgenstimmung beim Aufbruch von *Piedras Negras*

Morgennebel im Norden der Bucht von *Camarinas*

Kurz vor sieben erreichen wir die Bucht von *Camarinas*. Eine schlichte Stadt. Vor allem mehrgeschossige Häuser. Kein schmückendes Beiwerk. Man lebt, um zu arbeiten.

Eine schöne Bucht. Wälder und Forsten ringsherum, nur wenig Besiedlung. Hier kann man es bestimmt aushalten. MULINE war hier. Stephan und Martina haben es an diesem Ort ein paar Tage ausgehalten. Ein kleiner Yachtclub vor der Stadt. Ankerlieger verstreut zwischen Stadt und nördlich benachbartem Strand. Ich steuere zum Strand. Eine Ovni liegt dort. Also muß es flach sein. Ich lege mich daneben. Zeige den anderen Seglern, daß eine Ovni mich nicht schrecken kann. (Ein vorsichtiger Skipper ankert nicht unbedacht neben einer Ovni, denn die haben noch weniger Tiefgang als unsereiner.) Der Rest des Abends endet in Gemütlichkeit.

01.09.09
Camarinas – A Coruña
49,3 sm (39.547,0 sm)
Wind: SW 3, W 3, WNW 3-4, NW 3-4
Liegeplatz: 28,42 Euro/Tag

1.578 (Di. 01.09.09) Mitten in der Nacht knallt und böllert es. Ich bin beruhigt. Hatte schon Sorgen, daß die Galizier ihre kulturelle Identität aufgegeben haben. Auf der Hinreise witzelten die Yachties, daß sie in Nordspanien den nächsten Weltkrieg glatt überhören würden, da hier sowieso dauernd geballert werde.

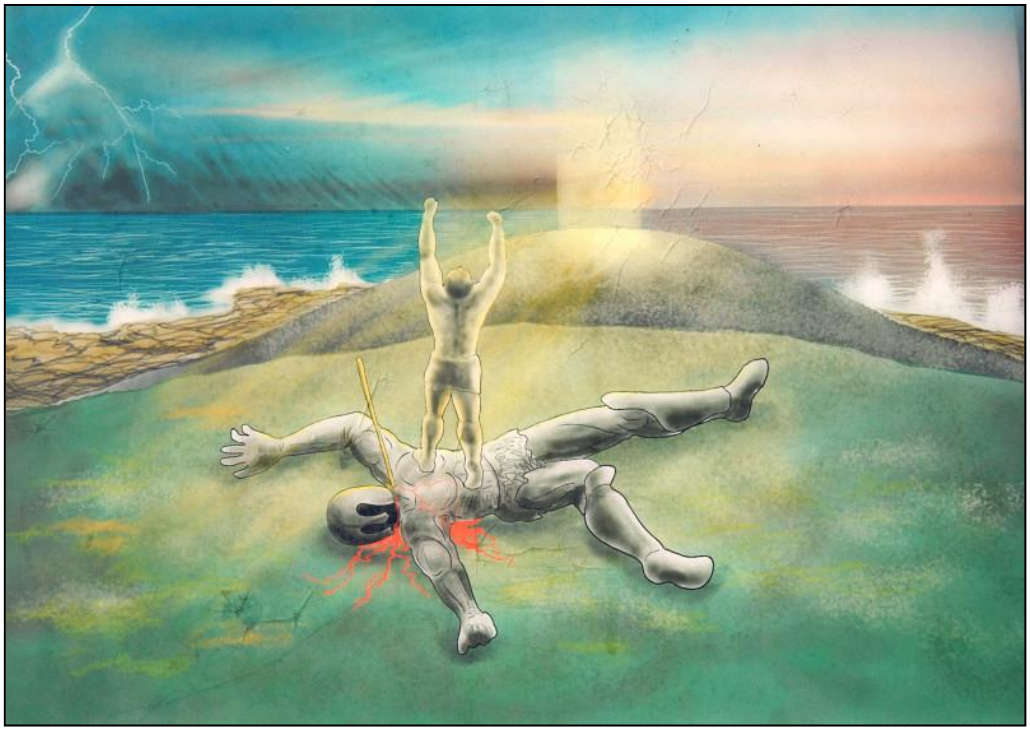
Am Morgen liegt über der Bucht eine wunderbar friedliche, herbstliche Stimmung. „Nebelflüsse“ ziehen durch die Senken der benachbarten Hügel und „fließen“ in die Bucht. Das Wasser ist spiegelglatt. So lange die Sonne sich noch hinter den Hügeln versteckt, sind die Farben dieser kleinen Welt betont blei- und silbergrau. Um die Ankerkette spielen kleine Fischlein.

Ich gehe geradezu behutsam Anker auf, um die Stimmung nicht zu stören und tuckere dann mit nur geringer Fahrt aus der Bucht hinaus. Schon in der Mündung der Bucht empfängt mich gewaltiger Schwell, der sich in der schmalen und flachen Passage, die ich wegen ein paar gesparter Meilen wähle, noch verstärkt. Auch draußen wird es kaum weniger. Das sind die Grüße der wütenden Zyklonen, die sich nordwestlich von uns einer nach dem anderen auf die Reise nach Europa machen. Wir werden ganz schön gebeutelt. So kommt es auch prompt, daß ich mir den bereits angeschlagenen Zeh noch einmal stoße. Stoßen kann ich es gar nicht nennen. Der Zeh bleibt wegen einer abrupten Bootsbewegung lediglich an einem Cockpitkissen hängen. Und steht sogleich wieder ab. Immerhin läßt er sich gleich wieder in seine richtige Lage zurückdrücken. Aber der Schmerz ist unglaublich, viel stärker als beim ersten Mal. Verspüre glatt einen Anflug von Übelkeit. Das Opfer schwillt denn auch gewaltig an und ich habe die nächsten Stunden einige Probleme, mich sicher auf dem Boot zu

bewegen. Dennoch setze ich das Groß, um mit dem Segel als Stütz noch ein Zehntelknoten mehr heraus zu kitzeln.
Irgendwann am Nachmittag schrammen wir haarscharf an einer Fischerboje vorbei. Kein Fähnchen, also schwer zu sehen, dafür drei Schwimmkörper mit einer 4 m langen Leine verbunden. Genau quer zu unserer Fahrtrichtung. Das hätte gewirkt.

Tja, und ansonsten? Die galizischen Küsten zeigen sich eindrucksvoll. Schroff, felsig, wild, dennoch viel Grün. Einige der Kaps und vorgelagerten Felsen sehen reichlich spektakulär aus. *La Coruña* ist nicht zu übersehen. Schon von weitem erkennt man eine große Stadt. Die Stadtplaner haben zur Seeseite hin mächtige Baukörper aufgestellt. Die Idee der Stadt, die sich als massive Einheit präsentiert. Abgeleitet von der mittelalterlichen Stadt mit den prägenden Stadtmauern. Von weitem dachte ich auch tatsächlich, gewaltige Festungsmauern zu sehen. Sind aber doch nur Wohnblocks. Davor, auf einem exponierten Hügel der imposante Torre de Hercules. Ein Leuchtturm, der von den Römern errichtet wurde und als der älteste noch in Betrieb befindliche Leuchtturm der Welt gilt. Ich runde den Leuchtturmfelsen wegen eines Steuerfehlers dichter als geplant, aber dank GPS und elektronischer Seekarte weiß ich sofort, daß noch ausreichend „Luft“ ist. Erst weit innerhalb der Bucht von *A Coruña*[2] nimmt der Schwell ab. Der mächtige und ungewöhnlich lange Molendamm schützt den Hafen der Stadt sehr wirkungsvoll. Kaum habe ich ihn gerundet, befinde ich mich in endgültig ruhigem Wasser. Und vor mir tut sich eine große Marina auf. Die dahinter gelegenen Steganlagen der beiden altehrwürdigen Clubs sind kaum noch zu sehen. Und so gehe ich denn auch prompt in die Marina. Wie ich später feststelle auch die zur Zeit wirtschaftlichste Lösung. Gleich drei Marineros warten auf meine Ankunft und nehmen die Leinen in Empfang. Da es viel freie Liegeplätze gibt, bekommt jeder Gast einen komfortablen Doppelplatz. Das soll sicher auch die Möwen abschrecken, die die herrenlosen Steganlagen bevölkern und mit unglaublichen Hinterlassenschaften verzieren. Beim Sekretariat erklärt mir die Sekretärin, daß der Liegeplatz etwas mehr als 28 Euro pro Nacht kostet. Weshalb sie mir dann nur 25,00 Euro abrechnet, den Netto-Preis für brutto, weiß ich nicht. Aber ich hinterfrage das auch nicht.

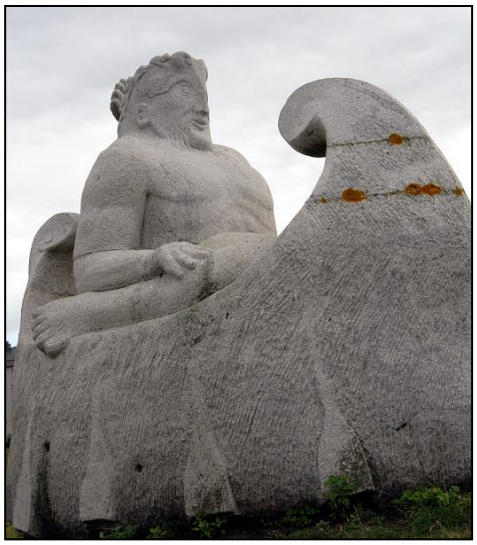
Torre de Hercules



Der Legende nach, so wie sie die Stadtväter von *A Coruña* beschreiben, begegneten sich Hercules und „der Riese Geryon auf den Feldern nahe des heutigen Leuchtturms. Es war die zehnte Aufgabe des Hercules, der die Region von der tyrannischen Herrschaft dieses (?) Despoten zu befreien hatte. Nach drei Tagen ununterbrochenen Kampfes war Hercules schließlich siegreich. Er schlug dem Riesen das Haupt ab und befahl den Bewohnern, einen großen Turm zu bauen und zu dessen Füßen eine Stadt, das heutige *A Coruña*. Der Kopf des Riesen sollte in die Fundamente eingemauert werden.“ Die Legende existiert jedoch in zahlreichen, oft widersprüchlichen Varianten und klingt je nach Quelle recht verschieden.

[2] Die alte spanische und amtliche Schreibweise des Stadtnamens war *La Coruña*. Heute schreibt sich die Stadt anerkannt galizisch *A Coruña*. Da werde ich mich von nun an umstellen.

1.579 (Mi. 02.09.09) Nach einem langen Schlaf beginnt der Morgen mit einem langen Telefonat. Tom und Tatjana sitzen in *Falmouth* und haben gesehen, daß ich online bin. Wir unterbrechen das Gespräch erst, als am Rumpf geklopft wird. Die Polizei steht vor der Tür. Eine Routineuntersuchung. Ich bitte die beiden auf Spanisch an Bord. Sie verzichten. Freuen sich aber, daß sie mit mir Spanisch sprechen können. Wobei einer der beiden Beamten fließend Deutsch spricht. Überraschungen.



Hercules im Schiff der Argonauten
-Gonzalo Viana 1994

Den Nachmittag nutze ich, um die Umgebung zu erkunden. Ich radle hinaus zum Torre de Hercules. Wenn man ehrlich ist, wird er wahrscheinlich zu Unrecht als der älteste in Betrieb befindliche Leuchtturm der Welt gefeiert. Klar, der Standort und seine Geschichte reichen bis in das 2. Jh. n. Chr. zurück. Aber der von den Römern errichtete Leuchtturm sah sicherlich anders aus. Man kann heute nur einige wenige Steine besichtigen, die aus der Römerzeit stammen. Ein Stein mit einer Widmungsinschrift und Steine im Museum, in der Basis des heutigen Leuchtturms. Irgendwann im Laufe seiner Geschichte wurde er aufgegeben und vernachlässigt. Er teilte sein Schicksal in der Folge mit vielen anderen historischen Gebäuden, dem Colosseum beispielsweise, oder den unvollendeten Sakralbauten Mitteleuropas; denn er wurde als Steinbruch genutzt. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts wurde er erneut errichtet. In einer neuen, seiner heutigen Form.
Das ganze Vorland rings um den Leuchtturm hat die Stadtverwaltung zu einem großflächigen Park umgewidmet. Eigentlich sehr nett gemacht. Die vorhandene Natur wurde kaum angetastet oder verändert. Lediglich einige Wege wurden angelegt, die das Gelände erschließen, und einige Kunstwerke im geschaffenen Raum verteilt. Ich frage mich unwillkürlich, ob wir bei uns in Deutschland heute noch den Mut hätten, so viel Fläche einfach so, als öffentlichen Raum zu gestalten.

Anschließend mache ich mich auf den weg in das Stadtzentrum. Den von der Clubsekretärin empfohlenen Supermarkt finde ich nicht. Dafür finde ich die Markthalle und in den Gassen der Unterstadt, nicht weit vom Placa de ... einen Nikon-Händler, der mir für wenig Geld den Tiefpaßfilter meiner Kamera reinigt. Und da er nicht weiß, wie er den Spiegel der Kamera öffnen kann (die Kamera-Menüführung ist ja auf Deutsch), darf ich zusehen. Und staune. Von wegen, man darf den Tiefpaßfilter nicht antasten. Er staunt auch, da ich nicht weiß, wie man das Ding reinigt. Nun, jetzt und für die Zukunft weiß ich es.

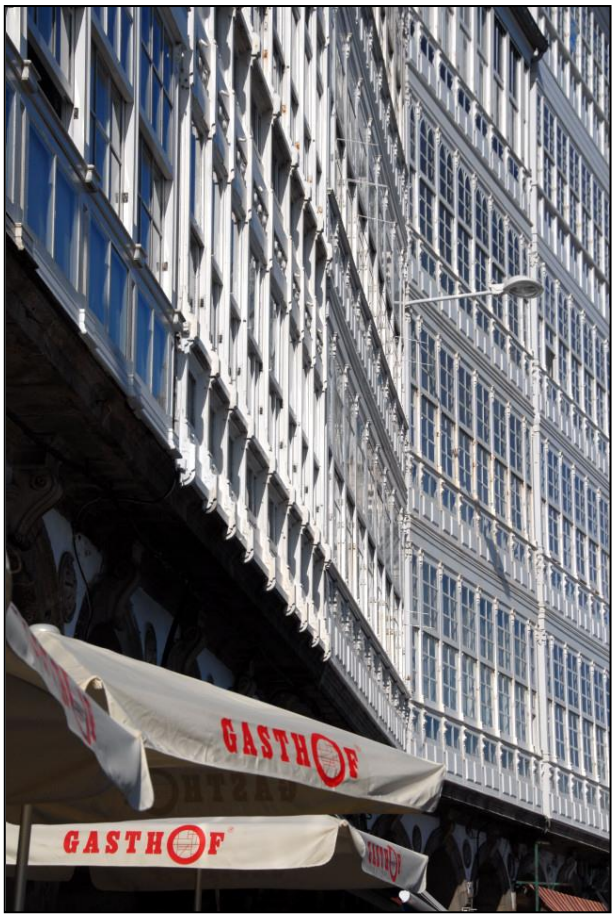
Rathaus und Rathausplatz von *A Coruña*

Abends kommen noch Micha und Brigitta von der SIRILUCA, einem Feltz-Bau auf einen Umtrunk an Bord. Im Gespräch finde ich es nun sonderbar, welche Gedanken sich die beiden, am Anfang ihrer Reise stehend, so machen. Bei uns war das natürlich nicht anders. Aber nun, viele tausend Meilen später kommt einem das alles so alltäglich, so völlig normal vor. Daß andere vor der Leistung der JUST DO IT jetzt durchaus mit einer gewissen Anerkennung sprechen finde ich richtig sonderbar.

Schmiedeeiserne Kleinodien

1.580 (Do. 03.09.09) Meine erste Tat heute, der Kauf von zwei neuen Fendern. Die zweite Tat: das Verlieren der Chipkarte, mit der man die Türen zu den Stegen und Einrichtungen des Clubs öffnet. Zwanzig Euro Pfand perdu. Mist. Das Absurde ist: ich habe mit den Fendern in der Hand die Tür des Steges geöffnet, und da die Automatik zwei Sekunden benötigt, um die Tür frei zu geben, die Karte noch in aller Ruhe in die Hosentasche gesteckt. Fünf Minuten später war ich bereits wieder unterwegs und stellte fest, die Karte ist nicht mehr da. Sie muß sich irgendwo auf den Stegen aus der Hosentasche gearbeitet haben und ins Wasser gefallen sein.

In der Touristen-Information – es gibt eine im Marina-Gebäude – frage ich nach der Post. Die junge Dame ist mehr als hilfsbereit. Sie könne die Sendungen für mich wegbringen. Ich habe aber keine Briefmarken. Kein Problem, die gebe es im kleinen Geschäft nebenan. Sie bringt mich persönlich hin, kauft mir die Briefmarken und klebt sie auch noch auf die Postkarten. Nur bezahlen muß ich selber. Sollte ich ihr meine Briefmarkensammlung zeigen? Leider muß ich dennoch zur Post, denn niemand kann mir sagen, was der Versand einer CD nach Deutschland kostet. Auch dieses Postamt ist ein innenarchitektonischer Genuß. Wunderbar erhaltener Klassizismus. Und wie meist aus dieser Zeit ein im Wortsinn großartiges Gebäude. Die Stadt gefällt mir zusehends. Hier gibt es viel zu entdecken. Und *A Coruña* hat Flair. Wer hätte das gedacht. Früher hatten wir nur Schlechtes über sie gehört. Laut, dreckig, staubig. Vielleicht hat die Tankerkatastrophe von 19xx eine Änderung bewirkt. Heute wirkt die Stadt jedenfalls freundlich und sauber. Die am Hafen gelegenen Industrieanlagen sind sichtbar und auch noch ansprechend eingehaust. Scheint, als hätte man Lärm und Staub auf diese Art wirkungsvoll bekämpft. Das Hafenwasser ist ungewöhnlich sauber, und so mancher der hiesigen Einwohner sonnt sich und badet direkt jenseits der Uferstraße. Heute entdecke ich auch den Supermarkt. Er befindet sich im Untergeschoß unter der Markthalle. Wer kommt denn auf so was?



Links: Typische Fassade in der Kernstadt. „Glashausarchitektur“ hat in *A Coruña* schon früh Fuß gefaßt

Die Wetterprognosen geben mir Rätsel auf. Soll ich morgen schon starten? Besser nicht. Es ist zwar nicht zu viel Wind angesagt, aber von Nord. Und das würde Kreuzerei ohne viel Fortschritt bedeuten.

Abends kommt die ISABELLA in den Hafen. Ein schwerer Holzspitzgatter unter dänischer Flagge. An Bord Per, Rikke (sprich Rigge), Johan und Rose. Skipper Per hatte seiner Familie für heute einen kurzen und einfachen Schlag von 30 Meilen versprochen. Nun, sie mußten gegenan kreuzen. Viel Kampf, naß und kalt. Nun fiebern sie dem Landgang entgegen, denn der reuige Familienvater hat schon unterwegs versprochen, heute gehen wir aus, niemand muß nach diesem Tag noch in der Kombüse Frondienste leisten. Wir kommen gleich ins Gespräch. Richtig nett. Blöd, daß der Abschied schon wieder vorprogrammiert ist.

1.581 (Fr. 04.09.09) Heut habe ich mich kurz an die Tankstelle verholt, den Dieseltank gefüllt und vorsichtshalber auch noch drei der Kanister. *Nunca se sabe*. Als ich vom Tankstellen-Ponton ablegte kam Pierre von der MANATI ganz aufgeregt gelaufen. Er fürchtete, daß ich aufbreche. Ich hatte nämlich seinen Reeds-Almanach ausgeliehen. Aber keine Sorge, ich war nur auf dem Weg zurück zum Steg. Habe anschließend recht lange bei meinen dänischen Nachbarn gesessen und ihnen viel über die vor ihnen liegenden Häfen erzählt. Von ihnen hörte ich dagegen einiges über *L´Aber Wrac´k* und *Guernsey*. Gemeinsames Mittagessen gab´s schließlich auch an Bord der ISABELLA. Ich habe gestaunt, wie gut sich Johan, der achtjährige Sohn, schon auf Englisch ausdrücken kann. Rose hat in der Schule noch kein Englisch gehabt. Aber sie ist sehr aufmerksam und wird bestimmt bald die ersten Worte sprechen.

Am späten Nachmittag bin ich noch schnell für ein paar Fotos durch die Stadt gestreift und bei der Gelegenheit noch Gemüse und Salat eingekauft. Der Rest des Tages verging mit letzten Vorbereitungen. Hab sogar noch mal das Boot gespült und gewischt.

05.09. – 08.09.09
A Coruña – L´Aber-Wrac´h
379,0 sm (39.926,0 sm)
Wind: E-ENE 4-6, NE 1, S 2-4, SW 2-3, SSE 2-3, W 3-4
Liegeplatz: 16,37 Euro/Tag (Mischkalkulation)

1.582 (Sa. 05.09.09) Bilde mir ein, selten so gut vorbereitet gestartet zu sein. Tanks sind voll, die Selbstwendefock bereits ausgepackt und fertig zum Setzen angeschlagen, die Fock 2 ist anschlagbereit an der Backbordreling angelascht. Obwohl ich nicht glaube, daß ich sie brauche. Die Sturmfock kann mit einem Griff aus der Backskiste geholt werden. Die meisten Fender sind bereits unter Deck verstaut, die letzten, die ich vor dem Ablegen natürlich nicht wegnehmen kann, folgen unmittelbar nach dem Start. Selbst den Blister habe ich vom Deck genommen und vorne neben der Doppelkoje gelagert. Mit frischen Lebensmitteln und Brot bin ich mehr als ausreichend versorgt, nur die Bier- und Weinvorräte sind knapp. Aber für die geplante Strecke werden sie schon reichen. Der Motor ist gecheckt, Windsteueranlage und Großsegel sind ausgepackt. Fehlt nur noch der Abschied von Per, Rikke, Johan und Rose. Per hilft mir, die Leinen loszuwerfen und mit ihren guten Wünschen und viel Gewinke mache ich mich auf den Weg.

Meine akribische Vorbereitung hat mit meiner momentanen mentalen Schwäche zu tun. Anders kann ich es nicht nennen. Und idiotischerweise, ich kann sie mir eigentlich nicht erklären. Also versuche ich wirklich jede Situation und jedes zu erwartende Problem im Vorhinein zu bedenken und das Boot und mich entsprechend vorzubereiten. Vielleicht liegt es schlicht daran, daß die Biskaya die letzte große Überfahrt ist. Und das wir seinerzeit, als wir sie in Gegenrichtung querten, ein bißchen was auf die Mütze bekamen. Der Wetterbericht verheißt anfänglich Nordostwinde von etwa 5 – 6 Beaufort. Werde also am Wind segeln müssen. Mit einem scheinbaren Wind, der dann natürlich noch kräftiger ist. In den folgenden Tagen soll es ziemlich abflauen und über Süd auf Südsüdwest drehen. Eigentlich ganz gute Aussichten. Würde ich einen Tag warten, hätte ich wahrscheinlich die ganze Zeit über kaum Wind, aber es bestünde die Gefahr, am Ende der Strecke in starke Gegenwinde zu geraten. Auch nicht gut. Die Entscheidung, heute zu starten, ist also logisch. Und dennoch, ich fühle mich nicht wohl in meiner Haut. Mir fehlt der Biß, den ich im Roten Meer noch so ausgeprägt hatte. Entsprechend wankelmütig gehe ich die Reise nun an.

In der Bucht von *A Coruña* ist es seltsamerweise windstill. Die ersten Meilen darf ich motoren. Nach etwas mehr als einer Stunde ist die Schonzeit vorbei. Ein frischer Ostwind stellt sich ein, leider durch die nahe Küste, an der ich noch entlang muß, abgelenkt. Mal wird er beschleunigt, mal wird er abgedeckt. Ein stetes Hin und Her. Ich beschränke mich auf Selbstwendefock und Groß, auch wenn es zeitweise etwas wenig Segelfläche ist. Aber die Genua ausrollen hieße nur, sie wenig später wieder einrollen und mühsam die S-Fock setzen müssen. Zwischendurch schmeiße ich sogar mal für einige Minuten den Motor an. Ein windloses Loch. Die Verhältnisse bessern sich erst, als wir Abstand zur nach Osten hin abfallenden Küstenlinie bekommen. Um 14:00 haben wir in den Böen bereits Windstärke sechs, und bald haben wir das als konstanten Wind. Dazu eine hohe, rauhe See. Der Radadapter der Windsteueranlage rutscht ständig durch, kaum daß ich das Pendelruder ins Wasser gesenkt habe. Ich wird richtig böde auf Onkel Heinrich. Hat wohl auch so eine art mentale Schwäche. Obwohl, in seinem Fall kann es ja nur eine mechanische sein. Oft hält er nicht einmal eine Minute in seiner eingestellten Position. Ich werde noch wahnsinnig. Soll ich die ganze Zeit von Hand steuern? Es gibt ja Berichte der alten Segelheroen, die das angeblich angeblich stunden-, ja tagelang bis zur völligen Erschöpfung gemacht haben. Kann auf mich nicht zutreffen. Ich male mir aus, daß der scheinbare Wind auf dem zu erwartenden Kurs noch zunehmen wird. Und denke prompt ans Umkehren. Da wir noch in Landnähe sind, rufe ich Anke an und klage ihr mein Leid. Sie ist es dann, die mir vorschlägt, beizudrehen und den Radadapter nochmal zu zerlegen. Ich hatte ja die Steuerleinen gewechselt, vielleicht sitzen die Klemmschrauben gar nicht in den richtigen Gewinden. Beidrehen? Wie war das noch mal? Ich verhalte mich langsam wirklich wie ein blutiger Anfänger. Das spricht Bände über meine psychische Erschöpfung. Aber dann hab ich das Boot beigedreht und kann mich daran machen, den Adapter zu zerlegen. Ergebnis, die Klemmschrauben sitzen richtig. Aber eine der beiden Kupplungshälften wirkt verzogen, nicht gerade plan. Da fällt mir ein, daß ich genau aus diesem Grunde an zwei Fixierschrauben mal zwei kleine Distanzscheiben untergelegt habe, die dieses Manko ausgleichen sollten. Und diese kleinen Scheibchen scheinen sich beim Tausch der Leinen unbemerkt davon gemacht zu haben. Auch wenn ich das Problem nicht unmittelbar beheben kann, ich muß erst zwei Unterlegscheiben zurechtfeilen, es ist gut, einen Ansatzpunkt zu wissen. Zunächst muß ich aber das Steuerproblem lösen. Glücklicherweise ist Am-Wind-Segeln angesagt. Auf diesem Kurs steuert sich fast jedes Boot, vernünftigen Segeltrimm vorausgesetzt, selbsttätig. So auch JUST DO IT. Ich trimme die Segel, dann experimentiere ich ein wenig mit der Ruderstellung. Als ich zufrieden bin, lasche ich das Ruder fest. Die Laschung verändere ich noch zweimal, um sie bei Bedarf schnell ein wenig justieren zu können. Beobachten, warten, beobachten. Und: es funktioniert. Ich steuere nicht zu hart an den Wind und segle auch mit relativ kleiner Segelfläche. Das ist etwas langsamer und vermutlich bolzen wir daher auch mehr. Ich weiß es nicht genau. Doch es zeigt sich schnell, daß das Boot so sehr stabil läuft. Und ein leichter Bogen nach Westen schadet nicht, da wir auf diese Weise wahrscheinlich etwas länger Segelwind behalten werden. Nachdem dieses Problem gelöst ist, geht es mir wesentlich besser und ich denke nicht mehr an aufgeben und umkehren. Da ich mittlerweile außer Handy-Reichweite bin, maile ich Anke von meinem Ergebnis und Entschluß. Sie soll sich keine Sorgen machen.

Der Wind ist abgeflaut. Tiefblaues Kabbelwasser auf der *Biskaya.*

Ansonsten macht die Segelei wahrlich keinen Spaß. Ein elendes Gebolze. Das Cockpit bleibt zwar trocken, aber die Gischt deckt das Boot bis zur Sprayhood ganz schön ein. Und prompt fängt es überall an zu lecken. Am Niedergang schleicht sich ein Rinnsal ein und beginnt ausgerechnet, auf die Tastatur des Navi-PC zu tropfen. Ich entdecke diese heimtückische Attacke glücklicherweise sofort. Mein soeben erstandener Objektiv- und Kameraregenschutz erweist sich auch als ausgezeichneter Tastaturschutz. Kurz danach tropft es aus einem der beiden in die Deckenverkleidung des Salons eingebauten Lautsprecher! Mit einem Lappen als Docht leite ich ein

Morgenhimmel nach dem Nordost. Sieht nicht wirklich freundlich aus, aber das täuscht.

Rinnsal um, das sich aus einer Rinne am Schiebeluk speist. Meine Ölzeughose ist nicht mehr dicht, und meine leichte Regenjacke auch nicht. Mann! Und dann entdecke ich, daß das Wasser in den Küchenspülen bei der Polterei und Lage steigt, statt abzulaufen. Kann mich gar nicht erinnern, daß wir das schon mal hatten. Ich schließe das Seeventil und trockne die Becken mit Lappen und Eimer. Muß man sich das antun? Mich tröstet die Vorstellung, daß das alles Lappalien sind. Manche unserer Freunde hatten da auf ihren Reisen viel mehr auszustehen.

1.583 (So. 06.09.09) Lange begleitet uns eine holprige See. Glücklicherweise geht es mit dem festgelaschten Ruder ganz gut. Nur ab und zu justiere ich ein wenig nach oder nehme Spiel aus den Leinen. Vom Schiffsverkehr sehe ich so gut wie nichts. Die Dicken fahren gute 12 Meilen weiter westlich. Das AIS zeigt es an. Nur ganz selten sehe ich mal ein schwaches Navigationslicht am Horizont. Windbedingt laufen wir nach wie vor einen Hauch westlicher als Nord. Ich steuere nur 60° zum Wind. Das macht die Fahrt komfortabler und reicht im Großen und Ganzen aus, denn der Wind wird ja drehen und uns automatisch in Richtung Ziel lenken.
Ansonsten achte ich darauf, meine Ruhepausen zu bekommen. Viel echten Schlaf bekomme ich nicht. Das gelingt mir in der ersten Nacht auf See nie.

Im Lauf des frühen Morgens nimmt der Wind endlich ab. Ich reffe nur zögerlich aus, da immer noch heftigere Böen einfallen. Später wird der Tag angenehm ruhig. Innerhalb von zwei Stunden wechsle ich von gerefftem Groß mit Fock 2 bis zum ungerefften Groß mit Genua. Danach schönstes Segeln bei ruhigerer See. Der Wind dreht nicht wie angesagt auf südlichere Richtungen sondern weht den ganzen Tag vorwiegend aus dem östlichen Quadranten. Beim Sonnenuntergang treibt uns bereits die Dieselgenua voran. Selten habe ich die Sonne als so große Scheibe gesehen. Ein paar Wolken stehen knapp über dem Horizont. Eine malt das Bild eines Elefanten mitten auf die Sonne. Und dann - ich bin mir nicht sicher - aber es kann sein, daß ich dieses angebliche grüne Leuchten gesehen habe, genauer einen Grünen Blitz. Einige Augenblicke nach dem Untergang des letzten Fleckchens der Sonnenscheibe war mir so, als habe es genau in Richtung der Sonne ein kurzes, blasses, punktförmiges Aufleuchten gesehen. Obwohl ich es eher für eine Täuschung oder eine Sinnesstörung halten würde. Aber wer weiß? Vielleicht ist das Grüne Leuchten ja wirklich nichts anderes.[3]

---

[3] Inzwischen weiß ich es besser: Siehe Astronomie heute, Ausgabe Dezember 2006. Auf den Seiten 30ff. gibt Fred Schaaf unter dem Titel „Der Grüne Blitz“ eine sehr gute Erläuterung des Phänomens.

1.584 (Mo. 07.09.09) Seit 15:25 gestern läuft der Motor. Heute wird er den ganzen Tag vor sich hin dieseln. Der Wind ist schwach, und wenn er sich ganz knapp zu verwegenen drei Windstärken aufschwingt, dann kommt er von achtern. Nicht das Wahre, um unter Segeln voran zu kommen. Ein kurzer Delphinbesuch, ungewöhnlich große Gemeine Delphine, kann nicht vom grauen Tag ablenken. Das Gute daran? Keine Gefahr von Sonnenbrand und Sonnenstich. Etwa einhundert Meilen vor der Küste der Bretagne überfliegt uns eine Maschine der französischen Küstenwache. Kein Funkanruf. Vielleicht genügen ihnen die Daten des AIS. Mit Überschreiten der 200-Meter-Tiefenlinie ist die Dünung schlagartig flacher und sanfter. Sehr angenehm. Selbst in Bereichen, in denen die See kabbelt und wirbelt. Das aus der Tiefe aufwärts drängende Wasser macht sich bemerkbar. Plötzlich erfaßt uns ein starker Schiebestrom. Mit bis zu sieben Koten geht es voran. Meine Freude bleibt verhalten. Ich will dem nicht trauen und vermute, daß einem starken Schiebestrom ein mindestens ebenso starker Gegenstrom folgen wird.

Ein letztes Mal auf dieser Reise wird JUST DO IT von Delphinen begleitet.

Am westlichen Horizont sieht man immer wieder Silhouetten verschiedenster Schiffe. Der Dampfer-track. Abends wechseln die Silhouetten gegen die Navigationslichter, bei modernen Seegiganten gegen die illuminierten Seitendecks. Die Posis gehen da fast unter. Irgendwann und etwas spät fällt mir ein, die eigenen Posis einzuschalten. Auch kein Fehler.

1.585 (Di. 08.09.09) Da ich am Morgen den Wetterbericht aus dem Äther hole, füttere ich im Computer das kleine Programm, das die Propagation, also die Qualität der atmosphärischen Übertragungsbedingungen, kalkuliert, mit den Daten meines aktuellen Standortes. Ich staune: Wie schnell sich so weit oben auf der Erdkugel die Längengrade ändern!

In der Nacht unternehme ich mehrmals Segelversuche. Im Prinzip geht es. Aber zu langsam. Wir werden die Flutwelle im Ärmelkanal verpassen. Also weiter mit Hilfe des Jockels. Irgendwann kommt klar und deutlich das Feuer der *Ile d´Quessant* in Sicht. Auch einer dieser magischen Orte. Ich runde die Insel in etwa 4,5 Meilen Abstand, da ich nicht weiß, wie sich die Tidenströme in ihrem Umfeld verhalten. Habe Glück, im Moment schiebt es kräftig. Um 08:30, es ist mittlerweile hell, peilt der Leuchtturm der Insel in 128°. Das bedeutet steuerbord querab. Aber es bedeutet vor allem, die Biskaya liegt eindeutig hinter uns. Wir sind im Englischen Kanal. Immer noch reicht der Wind nicht so ganz. Eine knappe Stunde später hat er allerdings leicht aufgefrischt, und da auch noch der Strom schiebt, setze ich die Segel. Das spart Sprit. Aber ob es eine wirklich gute Idee ist, fragt sich, denn mit Motor wäre ich noch schneller, und vielleicht verliere ich gerade die Meilen, die ich bitter braucht werde. Ich horche auch bei Intermar hinein, in der Hoffnung, daß sie mir einen unabhängigen und vielleicht abweichend bewerteten Wetterbericht geben. Und was höre ich da? Munteres Geplauder, im Hintergrund Tom, der mit der [redacted] bei der Insel *Wight* liegt und anfangs fast nicht verstanden wird. Woraus die schlauen Funker schließen, wenn Tom sie nicht hört, kann ich sie auch nicht hören. Was für ein Blödsinn. Ich höre sie laut und klar. Und dann sagt Tom auch noch, ich bräuchte keinen Wetterbericht, da ich am Eingang des Kanals stehe und die französischen Küstenwetterberichte empfangen könnte. Was zwar stimmt, aber die interessieren mich nicht, sondern eine mittelfristige Prognose, aus der ich die Verhältnisse für Guernsey ablesen kann. Ausgerechnet diese Mitteilung wird natürlich verstanden. Bin stinkig. Vielen Dank Tom! Und ich bin versucht, mich zu melden und mal in diese Amateurrunde reinzuquaken. Frage mich nachher auch selber, warum ich es nicht getan habe. Wahrscheinlich, um zu vermeiden, daß irgendein heimlich mithörender Amateurfunk-purist tot umfällt, wenn er mitbekommt, daß die lizensierten Funker von Intermar mit einem nicht lizensierten „Piraten“ sprechen. Da ich mir über die Wetterentwicklung nicht schlüssig bin, beschließe ich, nach *L´Aber-Wrac´h* zu gehen. Wie sich zeigen wird, hätte ich *Guernsey* wohl kaum erreicht, und wenn nur mit elendem Kampf auf der Kreuz.

Annäherung an die bretonische Küste – der Nebel hebt sich und gibt die ersten Felsen frei.

So motore ich nun frohgemut vor mich hin. Die niedrig hängenden Wolken, oder ist es nur Hochnebel(?) senken sich ab. Die Sicht wird miserabel. Ich starte das Radar. Später wird es wieder lichter, dann wieder dicke Suppe. In früheren Zeiten hätte ich an eine Ansteuerung dieses kleinen, an einem Flüßchen gelegenen Ortes nicht zu denken gewagt. Aber heute, im Zeitalter von GPS und elektronischen Seekarten haben solche Aufgaben ihren Schrecken verloren. Außerdem wird der Nebel pünktlich lichter, als ich bessere Sicht gebrauchen kann. Das ist doch mal was. So tuckere ich nun mit reduzierter Fahrt an Untiefentonnen und Fahrwassermarkierungen vorbei. Wir haben gerade Niedrigwasser. Da liegen beidseits der Flußmündung die Felsen dunkel und drohend trocken. Das klingt gut, geradezu dramatisch, aber im Grunde sind sie nur dunkel und nicht bedrohlich. Denn was man sieht, kann nicht gefährlich werden. Wenn das Wasser höher steht und diese fiesen Steinchen heimtückisch unter seinem Spiegel verbirgt, dann kann es abenteuerlich werden. Die Flottille einer Segelschule begegnet mir, und ein Dory mit Dschunkenrigg. Eine Kopie von Anne und Pete Hills BADGER. Letztlich ist die Passage nach *L´Aber-Wrac´h* einfach. Wie kann man nur so komplizierte Führer schreiben. Wenn ich nach meinem Revierführer gegangen wäre, hätte ich bestimmt einen Herzschlag bekommen.

Eine BADGER-Kopie

Der Hafen hat sich entwickelt. Alles neu, groß und sicher. Robuste Schwimmpontons umschließen einen so geschaffenen, geschützten Bereich. Dadrin drei Steganlagen. Gäste auf der Durchreise werden per Hinweisschild an die äußeren Schwimmpontons verwiesen. Ich zögere gar nicht lange und gehe gleich auf die geschütztere Innenseite dieses Pontons und verkrieche mich unter den neugierigen Blicken einiger Angler und Touristen gleich in die äußerste Ecke. Noch schnell auf dem Teller gedreht. JUST DO IT ist jetzt schon für die Ausfahrt aufgestellt, wichtiger aber, sie steckt die Nase in Richtung der zu erwartenden heftigen Ost- und Nordostwinde. Und wie der Zufall es will, ich liege nahezu genau neben einem außen am Pontoon vertäuten alten Sandtransporter, der NOTRE DAME DE RUMENGOL. Dieser Traditionssegler kommt gerade von einem Ausflug zu den Scillys zurück. Crew und Gäste sind damit beschäftigt, einen großen Tisch zu improvisieren und Stühle aufzustellen. Dann kommt ein üppiges Mittagessen: frische Scilly-Crevetten, Ente, Salat, Pampelmusen,

Ist doch hübsch, oder?

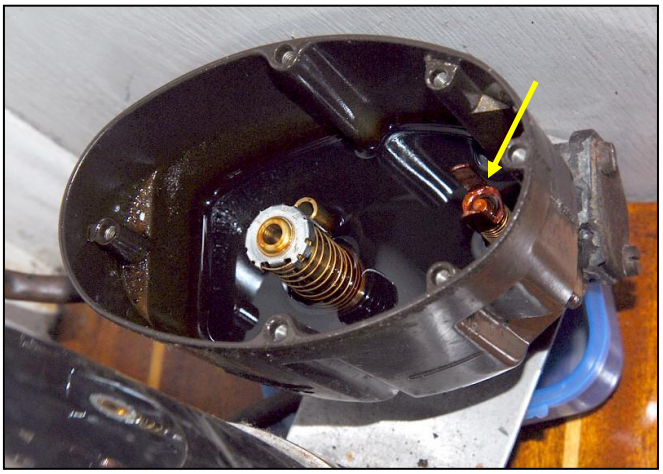
Yoghurt. Ich darf gar nicht hinsehen. Bin gerade unter Deck, um die letzten Eintragungen ins Logbuch vorzunehmen, da klopft es. Ob ich nicht meine Genua ausrollen könne. Als Sonnensegel. Die scheint auf einmal. Ganz unerwartet und ganz schön kräftig. Kein Problem. Und ob ich mich nicht auf einen kleinen Umtrunk und so weiter dazu setzen möchte. So kommt es, daß ich mich nicht wie geplant auf dem Weg zum Hafenmeister, sondern vor einem Berg Crevetten wiederfinde. Meine Gastgeber staunen über die von mir produzierten Schalenberge. Sie entfernen lediglich den Kopf und essen den Rest mit allem drum und dran. Herzhaft cross, den Kaugeräuschen nach. Ich bevorzuge da doch lieber die weichgespülte, norddeutsche Variante.

Dann passiert, was kommen mußte. Der Hafenmeister taucht auf und notiert mein Boot. Ich schnell hin, denn man hat ja schon die übelsten Geschichten über die Einreise in französische Gewässer gehört. Ich sage nur Mehrwertsteuernachweis. Der Mann, ein junger Spund, spricht englisch. Und ist freundlich. Gibt mir einen Hafenbroschüre und erläutert, ich könne gleich zahlen, später zahlen, täglich zahlen oder wenn ich abreise. Ganz wie ich wolle. Ja und der Papierkrieg? Was für ein Papierkrieg? Nein, ich brauche weder zur Polizei noch zu einer Immigrationsbehörde noch zu sonst einem Offiziellen. Ich bin baß erstaunt und gehe später vorsichtshalber mit allen Papieren bewaffnet ins Sekretariat. Dort wird alles bestätigt. Mehr der Höflichkeit halber notiert man noch mal flüchtig den Namen des Bootes und den meinigen, und gut ist. Und frisches Brot gäbe es jeden Morgen bei dem kleinen Schiffshändler. Ja, also wenn das so ist. *Merci beaucoup,* dann trinke ich doch darauf ein Bier in der Club-Bar.

Abends laden mich die beiden Matrosen, Michail und Loïc von der NOTRE DAME DE RUMENGOL in eine echt bretonische Kneipe ein. Da, wo auch die Einheimischen hingehen. Sieht aus wie ein englisches Pub. Nur die Sprache stimmt nicht. Ist aber auch nicht Französisch. So irgend etwas anderes. Da ich die Bestellungen nicht aufgeben muß, gibt es auch da kein Problem. Ich bleibe nicht zu lange, denn ich habe noch Hackfleisch übrig, das ich unbedingt heute verarbeiten muß, sonst kann ich es wegwerfen. Und das wäre doch schade. Also endet der Abend noch im Kochdunst.

1.586 (Mi. 09.09.09) Nach drei Nächten auf See, für mich gerade die Zeit, um in den erholsamen Rhythmus zu kommen, schlafe ich tief, fest und lange. Erst gegen 10:00 rapple ich mich aus der Koje und beginne ganz gemütlich mit dem Frühstück. Dann einige grundlegende Arbeiten. Abwaschen. Fußboden wischen.
Am Morgen sind fast alle Yachten, die gestern noch am Steg lagen, verschwunden. Kein Wunder. Die Vögel zieht es nach Süden. Und ich kann es verstehen. Natürlich wollen sie alle weg, bevor das nächste Tief anrollt und für Unbill sorgt.
Mein nachmittäglicher Versuch eines Landausfluges endet im Regen. In Verkennung der in den Wolken zu lesenden Botschaft bin ich, erfüllt von grenzenlosem Optimismus, natürlich ohne Regenzeug losmarschiert. Schön naß kehre ich also heim. Die Gelegenheit, den Ofen zu testen. Also nix wie ran. Den Entlüfter des Tagestanks für den Ofen geöffnet. Das Absperrventil geöffnet. Den Regler in die Startposition gedreht. Gewartet. Noch mehr gewartet. Noch ein paar Minuten zusätzlich gewartet. Ich kann die Augen schließlich nicht vor der erschütternden Tatsache verschließen, daß kein Dieselöl im Ofen ankommt. Mist. Ich stochere mit dem Säuberungsstab des Ofens im Zulauftrakt herum. Ein Hauch von Öl, ja, aber nicht die Menge, die erforderlich ist. Also Schraubendreher raus und ab mit dem Deckel von der Regulatoreinheit. Innen drinnen ist Öl. Aber offensichtlich nicht genug. Der Nachschub bleibt aus. Ich löse den Reguliermechanismus und nehme ihn raus. Korrosion allüberall. Wieso können diese technischen Gehirnakrobaten solche Gerätschaften nicht aus rostfreien und dieselbeständigen Materialien bauen. Kein Wunder, wenn der Regler nicht funktioniert. Rost und Dreck blockieren natürlich die kleinen Dosierbohrungen und Federmechanismen. Ich mache mich an die erforderlichen Reinigungsarbeiten und übersehe dabei, daß das kleine Zulaufventil durch meinen Eingriff ohne Widerlager ist. Plötzlich macht es plop, irgend etwas hüpft aus dem Regler und verschwindet hinter dem Ofen, dann höre ich ein gluckerndes Geräusch, ja, und dann sehe ich eine Diesellache, die sich unter dem Regler entwickelt und zügig ausbreitet. Ich verkneife mir die Widergabe meiner spontan geäußerten Bemerkungen. Natürlich kann ich dieses Miniteilchen nicht hinter dem

Ofen hervorfischen. Und genauso natürlich ist gerade der Griff von dem Absperrhahn, den wir schlauerweise in die Zuleitung integriert haben abgefallen, ich hab ihn irgendwo hingelegt, nur wo? Dann eben als Erstmaßnahme schnell die Entlüftung des Tagestanks zugedreht. Der Diesel gluckert immer noch, die Lache dehnt sich aus. Schnell schnell eine Zange. Mist Kombizange geht nicht. Wo ist denn wieder diese Gripzange abgeblieben? Endlich habe ich den Absperrhahn abgesperrt. Und im nächsten Augenblick stürze ich mich mit einer Rolle Küchenpapier, auch Seglerserviette, in Grunde aber Seglers Universalpapier auf die Dieselfluten, bevor die sich weiter in die Bilge ergießen. Eine halbe Stunde später sieht die Umgebung des Ofens wieder halbwegs trocken und passabel aus. Mit Hilfe von Klopapier (Docht-Prinzip) und dem elektrischen Heizofen (Verdunstungsprinzip) versuche ich die verbliebenen Dieselreste unterhalb des Ofens aus der Reserve zu locken. Mein Erfolg ist begrenzt. Dafür wirken die Dieseldämpfe um so erfolgreicher. Und obwohl ich den heutigen Abend ab sofort für alkoholfrei erkläre, erwischt mich morgen (wie schön, daß ich im Nachhinein in die Zukunft schauen kann) eine heftige Migräne.



Blick in den etwas ausgeräumten Regulator des Dieselofens. Der Schwimmer und seine Halterung fehlen und geben den Blick frei auf das große Regulierventil für den Zufluß in den Ofen in der Bildmitte und das kleine Ventil (Pfeil), das den Nachschub aus dem Tank kontrolliert.

1.587 (Do. 10.09.09) Ein ruhiger Tag. Bei meiner vorprogrammierten Migräne auch kein Wunder. Nur zum Frühstück gibt es etwas Aufregung. Eine dicke englische Bavaria, ein Autor, den ich namentlich nicht benennen will, würde jetzt feststellen, daß der Kahn garantiert mindestens 14 Meter lang ist, schafft es nicht, bei dem herrschenden Wind von aktuell nur 14-16 kn im Hafenbecken zu drehen. Letztendlich treiben sie quer zum Wind immer tiefer in die Ecke, bis sie unmittelbar hinter mir noch ein Schlupfloch erreichen, in dem sie anlegen können. Im Grund fehlte nur das entschlossene Vollgasgeben bei Hartruderlage. Im rechten Moment, versteht sich. Aber wir wissen ja, die besseren Kapitäne stehen stets an Land oder sitzen auf den Zuschauerbooten. (Ich zum Beispiel. Staub.) Nun beginnt die immerhin sechsköpfige Crew mit umfangreichen Leinenarbeiten. Nicht das Falscheste. Ruhig und gelassen schaue ich zu. Der Skipper des vor mir liegenden ebenfalls englischen Bootes auch. Täusche ich mich, oder schimmert da ein heimtückisches Grinsen in seinen Augen. Die Leinenarbeiten erscheinen mir zunehmend rätselhafter, und irgendwann mache ich mich auf. Mit einem Vorschlag. Greife mir einen der Crew, den, den ich für den Skipper halte, und frage, wieso sie sich nicht einfach an JUST DO IT längsseits verholen. Danach wäre der Start ein Kinderspiel. Mein Ansprechpartner ist nicht der Skipper. Genau dieser Vorschlag sei schon erfolgt, aber vom Käptn energisch verworfen worden. Ah ja. Nun gut. Der vorgenannte Skipper grinst nun schon erkennbarer. Ich auch. Irgendwann, geraume Zeit später, hängt der Kahn wie eine Spinne im Netz im Hafenbecken. Fast schon eine ideale Startposition. Kleiner Schönheitsfehler: ein Fender und zwei Crewmitglieder sind nicht an Bord sondern stehen auf den Pontons. Nun kommt ein genialer Einfall des Oberkommandierenden:
„May we come to your starbordside?“
Autsch. Die Frage ist an mich gerichtet. Klar dürfen sie. Hab ich ja schon früher gesagt. Fender und Crew wandern über JUST DO IT auf die inzwischen längsseits liegende Yacht und nun kann die Crew ihre Reise ohne Verluste fortsetzen, besser beginnen.

Sonst gibt es nichts Erwähnenswertes, außer vielleicht, daß ich dem Versagen Onkel Heinrichs auf die Spur gekommen bin und das ursächliche Manko abgestellt habe.

1.588 (Fr. 11.09.09) War heute in *Landeda*, dem Nachbardorf. Dort gibt es immerhin eine Kirche, einen Bäcker, einen Schlachter und einen erstaunlich großen und gut sortierten Supermarkt. *Landeda* besitzt einen spröden Charme. Hier könnte glatt der Film „Chocolade“ gedreht worden sein. Da mir mein lädierter Zeh keine großen Probleme bereitet hat, mache ich mich am Nachmittag bei strahlendem Sonnenschein zu einem weiteren Spaziergang auf. Muß den aber doch recht schnell abrechen. Der Zeh zeigt mir doch die Grenzen.

Die Engländer vom Boot vor mir, der MOONSHINE, also der heimtückisch grinsende Skipper und seine Crew, sind im Prinzip startbereit. Aber sie zögern wegen des Wetters. Und bleiben schließlich doch. Ihr Problem, sie befinden sich auf einem Chartertörn und müssen wieder zurück. Ihre Entscheidung zu warten ist sicher richtig. Der Windanzeiger klettert zeitweise auf die 27 Knoten-Marke. Da wird es draußen durchaus mehr sein. Und da im Kanal natürlich auch Tidenströme laufen, sind die unvermeidlichen Phasen Wind gegen Strom sicher besonders unangenehm. Verstärkt wird die unangenehme Wellenbildung auch noch durch die geringe Wassertiefe des Kanals. Alles nicht nett.
Abends kommt noch ein Boot unter polnischer Flagge rein. Trotz starken Windes legen sie ein sauberes Anlegemanöver hin. Ich ziehe meine Hut, hier im Dunkeln rein zu gehen ist schon eine Leistung, selbst im Zeitalter von GPS und elektronischen Karten.

Auch außerhalb der Orte ist die Bretagne besiedelt. Auf der Strecke von *L´Aber-Wrac´h* nach *Landeda* eingefangene Impressionen (oben und unten)

1.589 (Sa. 12.09.09) Im Laufe des Tages klart es auf, der Tag wird zunehmend freundlicher. Nur die Windrichtung und –stärke, vor allem die im Kanal, läßt zu Wünschen übrig. Egal, auch hier gibt es zu tun. Vorsichtshalber fülle ich schon mal den aus *A Coruña* stammenden Diesel aus den Kanistern in den Tank. Meine theoretische Reichweite sollte jetzt deutlich über 300 Meilen betragen. Vielleicht stocke ich ja noch weiter auf.
Der schöne, große, nagelneue Aluminium-Kahn, der gestern reingekommen ist, blamiert sich beim Ablegen. Wahrleich ein schönes Schiff, nennt sich KITE und ist in Holland gebaut worden. Ein Schiff, um jedes Revier der Welt zu erkunden. Aber der holländische Eigner will damit lediglich ein wenig Küstenschiffahrt an den englischen und französischen Küsten betreiben. Ein anderer Holländer unter den Zuschauern, er liegt mit einem wesentlich kleineren Aluboot hier, bemerkt, die KITE sei des Eigners erstes Boot. Mir ist nicht ganz klar, ob das Lästerei ist. Immerhin war der Mann so klug, sich ein erfahrenes Ehepaar als Crew mitzunehmen. Dennoch kommt er trotz Bugstrahlruder und all seiner am Steuerstand geballten Elektronik, auf der er munter herumtippt, nicht vom Ponton weg. Bei auflandigem Wind von etwa 14 Knoten. Erst mit Hilfe ungezählter abdrückender Hände gelingt es dann. Der andere Holländer, der lästernde, ist eine sehr interessante Erscheinung. Hat eine Weltumseglung hinter sich, vor Jahren schon, und segelt nun mit zwei jungen Leuten als Crew, einer der beiden ist ein waschechter Nepalese!

Ein Blick ins Internet zeigt, daß das Wetter beschlossen hat, mich weiter zu ärgern. Muß wohl noch ein paar Tage warten und dann mit einem Schlag nach Dover gehen, um halbwegs vorwärts zu kommen. Nix ist mit gemütlicher Küsten-hoppelei an Englands Südküste. Womöglich muß ich auch Guernsey aus Zeitgründen knicken.

Den Nachmittag nutze ich mal für andere Aktivitäten. Ein kleiner Spaziergang hinauf zum Semaphorenhäuschen, das an erhabener Stelle und mit prima Aussicht auf die See errichtet wurde. Semaphoren-stafetten zur schnellen Nachrichten-übertragung wurden in der jüngeren Geschichte erstmals von Napoleon

errichtet. Mithilfe dreier drehbarer Arme (nichts anderes als Holzbretter), konnten codierte Botschaften übermittelt werden. Napoleons Modell war sogar besonders raffiniert, da die Arme dreigliedrig waren und auch der verstellbare Winkel zwischen Mittelteil und Außengliedern ein Symbol ergab. Solange ausreichende Sicht herrschte, war die Nachrichtenübermittlung von keiner Reiterstaffette zu schlagen. Der gute alte Hornblower hat denn auch so eine Semaphorenstation in seinem immerwährenden Kampf gegen den Korsen in Trümmer gelegt. Rein fiktiv natürlich. Nach Napoleon wurde die Semaphoren aufgegeben und erlebten erst Mitte des 19. Jahrhunderts in etwas vereinfachter Form – nur drei ungegliederte Arme - eine Renaissance. Der technische Fortschritt überholte sie dann allerdings recht fix. Und wenige Jahre später waren aus den optischen Semaphorenstationen per Kabel verbundene Telegrafenstationen geworden. In dem Gebäude gibt es gerade eine Dioramen-Ausstellung. Darunter eine wunderschöne, liebevoll ausgestatte Miniatur genau dieser Station von *L´Aber-Wrac´h* in ihrem ursprüngliche Zustand.

Aus der Dioramen-Ausstellung: Eine Fischer- bzw. Anglerwerkstatt (links), Anlandung von Seetang, der als Dünger auf die Felder wandert. Früher ein wichtiger Erwerbszweig, heute findet die Tangernte kaum noch statt (oben). Die Küche der Semaphorenstation in ihrer ursprünglichen Gestalt (Mitte), die Semaphorenstation heute (unten).

Man kann die damalige Besatzung dieser Station in mancher Hinsicht beneiden. Ein ruhiger Dienst in wunderbar idyllischer Umgebung. Mit einer Aussicht über das Flüßchen *L´Aber* und die der Mündung vorgelagerten Felsen, die heute teuer bezahlt würde. Ich genieße die Wanderung. Man riecht bereits den Herbst. Welch würzige Luft. Etwas, was ich mit Freude wahrnehme. Endlich wieder Jahreszeiten. Der Efeu in den Hecken hat Früchte angesetzt, die Brombeeren sind reif, die Eßkastanien am Wegesrand werfen ihre stacheligen Früchte ab. Erste Blätter wehen von den Bäumen.

Die Blütenkugeln der Hortensien, die in der Umgebung eine besondere Heimat gefunden haben – beim Semaphorenhäuschen gibt es einen kleinen Hortensiengarten mit 50 verschiedenen Sorten – haben sich auf einen dominierenden blaßbraunen Farbton geeinigt. Ihre Zeit ist vorbei.

Im Hafen wird es im Tagesverlauf wieder voller. Alles Boote, die in den Süden wollen. Nur der Holländer und die englische Charteryacht wollen in die Gegenrichtung. Da ich gestern etwas rauschhaft eingekauft habe, bin ich nun gezwungen, zu kochen. Heute gibt es ein Kalbfleischcurry nach Kochbuch, natürlich mit Variationen, da mir einige Zutaten fehlen. Das Ergebnis ist so gut, daß der für morgen Mittag gedachte Teil einfach nicht übrig bleibt. Hat mir also eindrücklich geschmeckt. Weniger begeistert von diesem Exzeß ist meine Hernie und drückt nun ihrerseits.

1.590 (So. 13.09.09) Heute bin ich nicht viel vom Boot gekommen. Hatte schon in den vergangenen Tagen begonnen, die ausstehenden Bilder für die Homepage aufzubereiten. Heute hab ich dieses Projekt in einem wahren Gewaltakt abgeschlossen. Zur Ablenkung hab ich zwischendurch den Ofenregler zerlegt und gereinigt. Und dann nach schrittweisen Funktionskontrollen wieder in Betrieb genommen. Auch der Absperrhahn besitzt nun wieder einen fest montierten Hebel. Lohn der Mühen: Der Ofen funktioniert wieder wie er soll.

Eins der wenigen Boote, die nach England wollen, startet heute mit dem Hochwasser. Eine halbe Stunde später ist er wieder da. War wohl doch zu unangenehm draußen. Kein Wunder bei einem Kurs hart gegenan.

1.591 (Mo. 14.09.09) Ich bin noch gar nicht lange in der Koje, da weckt mich Gequietsche und gleich darauf Motorengebrummel. Ein recht schwerer Motor. Blick aus dem Niedergang: der große Rettungskreuzer, der in einem Gebäude auf Höhe der Mole auf seine Einsätze wartet, ist zu Wasser gelassen. Er nimmt noch eine Person über und verschwindet dann in der Dunkelheit. Am nächsten Morgen liegt außen am Ponton eine kleine Ovni, die er hereingeschleppt hat. Das Boot hatte nahe der Einfahrt in die *L´Aber* eine Leine eingefangen, die Propeller und Ruder blockierte. Es trieb hilflos auf die Felsen vor der Küste.
Auch heute laufen noch einige Boote ein, die gen Süden wollen. Das Segeln von Ost nach West scheint noch zu gehen.

Am nächsten Tag läuft der Rettungskreuzer erneut aus.

Nachdem der Ofen die ganze Nacht durch anständig gearbeitet hat, bringe ich heute wieder die Berührschutzbleche an. Ein schönes Gefühl, wenn zukünftig mit angenehmer Wärme gerechnet werden kann. Am Abend dann eine Rotweinkatastrophe. Die Salonpolster stecken das weg. Ist schon erstaunlich, welch sagenhafte Resistenz dieser Stoff hat. (Ein Produkt für das Gaststättengewerbe.) Meine schneeweiße Hose aus Kokosfaser, sie stammt noch aus Salvador in Brasilien, hat da mehr Probleme, und trotz sofort eingeleiteter Rettungsmaßnahmen verbleibt eine mächtiger roter Fleck.

Alaska-John, der in den Patagonischen Kanälen den Begriff des *hell of a high* geprägt hat, hatte keine Ahnung, was ein *hell of a high* ist. Das läppische Hoch, das damals das Wettergeschehen im östlichen Südpazifik bestimmt hat. Lächerlich. Das hier, dieses verteufelte Mistding über England, das ist ein echtes Höllenhoch. Fett, dick und unkaputtbar hockt es nun schon seit knapp 10 Tagen über der britischen Insel und macht keine Anstalten, zu verschwinden. Wahrscheinlich ist es so etwas ähnliches wie der Rote Fleck des Jupiter. Es scheint sich für die nächsten hundert Jahre dauerhaft bei den Briten einzurichten. Nur die auffällige Rotfärbung für extraterristrische Beobachter fehlt noch.
Der Wetterbericht kann einen aber auch in den Wahnsinn treiben. Am Morgen habe ich noch fest damit gerechnet, am Freitag starten zu können. Nachdem ich ihn ein zweites Mal abhole, am späten Nachmittag, kann ich mir das abschminken. Vor Samstag komme ich wohl nicht los.

Ein Stimmungsbild, dem man den herrschenden Wind nicht ansieht

Herbstboten

1.592 (Di. 15.09.09) Wie immer, wenn der Wind gerade flau ist, kommen die Zweifel. So gegen Mittag. Hier im Flußhafen weht es gegen 12:00 mit bescheidenen 7-8 Knoten. Aber ich zwinge mich zu anderen Gedanken. Hart bleiben. Es wird nicht gestartet, bevor nicht die Großwetterlage ihr „OK“ gibt. Nur keine Dummheiten. Schon eine halbe Stunde später orgelt es denn auch merkbar im Rigg. War mal wieder alles nur ein Täuschungsversuch von Rasmus, um mich reinzulegen.

1.593 (Mi. 16.09.09) In der folgenden Nacht gehen mehrere Schauer nieder. Gut fürs Boot, es wird gespült. Ansonsten ist der „gehörte“ Wind recht wechselhaft. Mal stark, mal schwach. Mir ist es egal, ich bleib in der Koje. Da ich aber mehrfach aufwache, fehlt mir letztlich Schlaf und ich bleibe bis fast um 10:00 unter der warmen Decke. Den Vormittag beschäftige ich mich dann mit „Wasserspielen“. Der Wassertank wird gefüllt, die Sprayhood ergänzend zum Regen gewaschen und der ganze Dreck, der sich mittlerweile im Cockpit angesammelt hat, mit viel Druck beseitigt. Danach sieht es wieder hübsch aus.

Da hab ich mir nun auch eine Ladung Austern verdient, denke ich, und mache mich um halb eins auf die Socken. Erste Überraschung: die meisten Restaurants sind geschlossen. Wieso denn das, heute ist doch kein Montag. Immerhin ist das Etablissement, das ich eh bevorzugt hätte, geöffnet. Doch oh Schreck, alle Tische sind belegt. Kein Unterkommen mehr. Jetzt hab ich mich endlich dazu durchgerungen heute in Austern zu schwelgen, und was ist das Ergebnis? Nix.

Gebäudeherbst mit Schattenbild

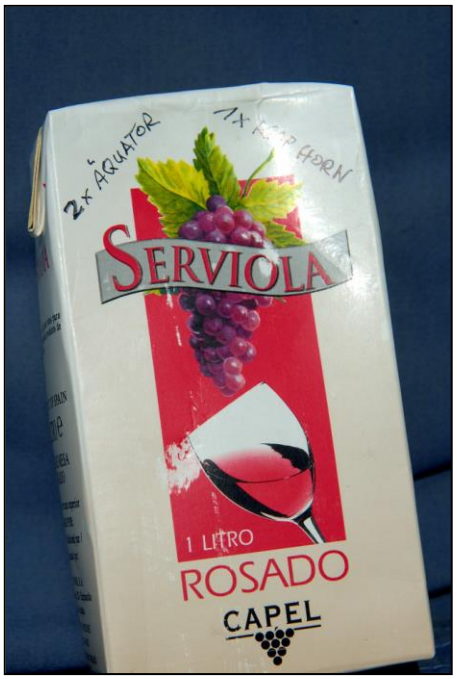
Das kann ja wohl nicht wahr sein. Dann eben nicht. Spar ich meine Mäuse und gehe in die relativ preiswerte Creperie. Dort, auf einer einfachen Holzbank hockend verfolge ich neugierig, wie ein gewaltiger Berg Miesmuscheln auf einem der Nachbartische landet. Creperie? *Moules*? Wieso auch nicht. Ich ordere *moules a la bordelaise*, also in einer dicken Rotweinsauce mit Speck und zum Begleit einen offenen Weißwein. In dem leichten Hin und Her wegen der Sprachbarriere vergesse ich einige Zusatzangaben. So kommen die Muscheln prompt mit Pommes frites und der *vin* ist wird als halber Liter kredenzt. Die Madame kann entweder Gedanken lesen oder ist äußerst geschäftstüchtig. Nach dem Motto, wer sich nicht präzise äußert bekommt die für das Haus lukrativere Variante. Obwohl, so kann es auch nicht sein, denn als ich Stunden später meinen Verzehr und die in der Speisekarte angegebenen Preise mit dem in Rechnung gestellten Betrag vergleiche, stelle ich fest, daß ich danach mit einem Nachlaß von einem Drittel entlastet wurde. So was. Neben mir läßt sich eine halbe Stunde nach mir ein älterer Herr nieder und bestellt *huiles*. *Huiles*? Austern? Wieso denn das? Die standen doch gar nicht auf der Karte. Jaja, aber auf einem Flyer, der am Eingang auslag, stehen sie drauf. Tagesaktuelle Angebote! Man muß nur seine Augen offen halten. Naja, dann eben Morgen. Mit meinen *moules* kann ich auch zufrieden sein. Groß, saftig, zart und mit einem dezenten Eigengeschmack. Mit die besten Miesmuscheln, die ich je gegessen habe. In Chile hab ich ja wegen der vielfältigen Alternativen auf die Miesmuscheln verzichtet.

NOTRE DAME DE RUMENGOL kommt zurück. Die Gäste in guter Stimmung, trotz oder vielleicht auch gerade wegen des rauhen Wetters. Sie lachen und singen. Ich mag diese Franzosen. Muß zusehen, daß ich doch noch etwas Französisch lerne.

Loic erklärt mir, daß das hinterste Boot auf der Trockenfallrampe, auf das ich täglich meine neugierigen Augen fallen lasse, ein Algensammler ist. Auch dieser Erwerbszweig wird immer unrentabler. Früher wurden die Algen vor allem als Dünger genutzt. Heute gehen sie in erster Linie an die Pharmaindustrie, aber die erzielbaren Preise sind schlecht. Und die Algen verschwinden. Warum, konnte er mir nicht sagen. So wird dieses traditionelle Handwerk über kurz oder lang der Geschichte angehören.

NOTRE DAME DE RUMENGOL. Oben: stilechte Pardunen, nur das Tauwerk besteht aus modernen Materialien.

1.594 (Do. 17.09.09) NOTRE DAME DE RUMENGOL ist noch in der Nacht abgehauen. Kurz danach wurde es richtig ungemütlich. Ich denke noch kurz an meine beiden Kneipenkumpel, die sich nun da draußen abmühen müssen. Bin in Gedanken bei ihnen, aber dann wickele mich nur noch fester in die warme Decke. Mir geht es hier im Hafen doch deutlich besser. Bleibe schließlich fast bis 11:00 in der Koje. Draußen ein Wetter für Kamin, Katze, Decke, Schaukelstuhl, Rotwein, ein gutes Buch. Wenn ich da an den Sonnenschein am Tage meiner Ankunft denke. Welch ein Wechsel. Das Segeln der nächsten Zeit wird nun wohl endgültig rauh und frostig werden.



Überraschungsfund: ein Wein aus der Frühzeit unserer Tetra-Packversuche. Fast fünf Jahre bilgegekellert und nun eine Rarität: schließlich hat er zweimal den Äquator gequert und dazu noch Kap Hoorn gerundet. Und überraschenderweise ist der Tropfen nicht nur trinkbar, er schmeckt auch noch! Da wird jeder hoch bezahlte Linie-Aquavit doch blaß vor Neid.

1.595 (Fr. 18.09.09) Der Morgen ist grau, warm und windstill. Windstill? Sofort sind sie wieder da, der Zweifel und die Versuchung. Hätte ich früher aufstehen sollen? Müßte ich schon unterwegs sein? Ruhe bewahren, an die Vorsätze denken und erst einmal einen Blick in die jüngsten Wetterberichte werfen. Die bestätigen, knapp unter der Küste wird es heute zeitweise sehr ruhig sein, aber weiter draußen, dort, wo mich mein Kurs hinführen muß, ist nach wie vor Wind aus ENE zu erwarten. Wozu gegenan stinken, wenn ich lediglich 24 Stunden warten muß und dann Segelwind habe. Also fasse ich mich weiter in Geduld.

Immerhin, ein wenig bewege ich JUST DO IT schon. Einmal zur Tanke und zurück. Bei der Gelegenheit entdecke ich bei einer Festmacherleine - die haben alle schon ein ehrwürdiges Alter erreicht – einen aufgedröselten Tampen. Da ich mittlerweile meine Liebe fürs Betakeln entdeckt habe, mache ich mich an die Arbeit und probiere auch gleich einen neuen Takling aus, den ich bislang noch nie gemacht habe, den Segelmachertakling. Geht ganz gut und ist im Grunde ganz einfach, wenn man mal die überkomplizierte Beschreibung in dem Knotenbuch vergißt. Auf eine Tasse Kaffee und zwecks Bootsbesichtigung kommt die Crew der NJORD, einer hübschen Island Packard vorbei. Fast ein wenig zur Unzeit, denn ich wollte heute doch Austern essen gehen. Meine vielleicht letzte Chance. Na, sie gehen dann doch recht schnell wieder, weil sie heute den Fluß hinauf tuckern wollen. Und ich bin noch schneller von Bord. Auf zu den Austern. Da die Preisgestaltung letztens so vorteilhaft war, wähle ich diesmal gleich die kleine Creperie. Etwas schwierig gestaltet sich die Bestellung. Daß ich Austern will und Cidre kann ich einfach vermitteln. Aber die nette Dame steht nun vor mir und wartet auf eine Order für einen weiteren Gang, den ich eigentlich noch gar nicht auf der Platte habe. Leider kann ich ihr nicht vermitteln, daß ich mit weiteren Bestellungen bis nach den Austern warten will. Auch unter den anderen Gästen findet sich leider niemand, der anderes als Französisch spricht, was heutzutage schon unüblich ist. Immerhin, eine Dame von einem der anderen Tische versucht vermittelnd und übersetzend zu helfen. Als ihr Hauptgang aufgetischt wird, versuche ich ihr zu sagen, sie möge sich doch lieber ihrem Mahl zuwenden, ehe es kalt wird. In diesem Moment komplettieren und summieren sich alle Mißverständnisse und es entsteht der Eindruck, ich wünsche das gleiche. Ich gebe mich geschlagen. So bekomme ich zu meinen neun Austern als Hauptgericht noch Tagliatelle St. Jaques. Also Nudeln mit Jakobsmuscheln. Mein Widerstand gegen die Entwicklung und dieses Gericht ist auch deshalb nicht groß, weil Jakobsmuscheln zu meinen absoluten Favoriten zählen. Entgegen den mir aus Südamerika bekannten Gepflogenheiten vermisse ich allerdings den leuchtend orangenen *corail.* Na, vielleicht liegt´s an der Zubereitung oder an der Jahreszeit. Vielleicht ist

Austern für den brachliegenden Skipper.

der Rogen ja auch in die Sauce eingeflossen. Liegt ja eigentlich nahe. Ergänzt werden die Tagliatelle noch von ein paar echten Kaisergranaten. Nix Explosives, sondern Minilangusten, von den Franzosen *langoustine* genannte. Ich rätsel nur, ob ich die Dinger mit Haut und Haar essen soll, wie es neulich die Leute auf dem Steg demonstriert haben, oder besser gepult. Angesichts ihrer massiven Panzerung bevorzuge ich den doch den ausgepellten Genuß. Keine Experimente.
Die Austern kommen hübsch gut eisgekühlt und mit einer leckeren Vinaigrette. Später bestimme ich sie grob als Felsenauster, aber ob zu den portugiesischen oder eher zu den pazifischen zu rechnen, die mittlerweile die am weitest verbreiteten Kultursorten stellen, entzieht sich meiner Kenntnis. Dafür ist die Sprachbarriere zu hoch. Als ich später meine schlauen Bücher wälze, stelle ich fest, die Möglichkeiten sind begrenzt: es gibt hier wahrscheinlich nur die Wahl zwischen *huître plate*, der Europäischen Auster, der *huître creuse*, der (Portugiesischen) Felsenauster und der *huître creuse du Pacifique*, die Pazifischen Felsenauster. Wenn man sich früh genug schlau macht, kann man auch die richtigen Fragen stellen. Nächstes Mal.

In der zweiten Tageshälfte trudelt ein Boot nach dem anderen ein. Es wird eng im Hafen. Da haben wohl ganze Scharen in den benachbarten Häfen gesessen und auf eine Beruhigung des Wetters gewartet.

19.09. – 20.09.09
L´Aber-Wrac´h – Peter Port
107,4 sm (40.033,4 sm)
Wind: N 3-5, NNW 4-5, N 1
Liegeplatz: 23,00 Pfund/Tag

1.596 (Sa. 19.09.09) Ich kann den Start zwar geruhsam angehen, aber meine Zeitvorstellung kommt durch den Besuch der Gendarmerie Maritime etwas durcheinander. Jetzt bin ich ja geschlagene 11 Tage hier gewesen, und ausgerechnet heute müssen sie mich heimsuchen. Obwohl, es gibt keinen Grund zur Klage. Der Beamte - schön vorschriftsmäßig mit Rettungsweste auf den Stegen unterwegs - ist überaus höflich und korrekt und bemüht sich, mir so wenig Umstände wie möglich zu machen. Nachdem der gute Mann wieder von Bord ist, staue ich die verbliebenen Reste des Abwaschs in die Schapps, mache die obligatorische Motorkontrolle und schmeiße dann die Leinen los. Mit der letzten Leine ziehe ich JUST DO IT noch ein ganz klein wenig zurecht, dann schnelle ich mich an Bord und los geht's. Ganz langsam hinaus aus dem Hafen. Dort lasse ich mich kurz treiben und verstaue derweil die Fender und Festmacher. Dann bringe ich JUST DO IT auf Kurs, kupple die Selbststeuerung ein und lasse sie arbeiten. Wir schlängeln uns durch eine Gruppe Segelschüler, die in der Mündung der *L´Aber* übt und haben dann endlich freieres, vor allem rifffreieres Fahrwasser. Ich hätte auch zwei Abkürzungen nehmen können, aber die Peillinien in der Seekarte gehen mir reichlich knapp an ein paar Felsen vorbei, und da wir gerade recht niedrigen Tidenstand haben, möchte ich keine Risiken eingehen. Eine Zeitlang bestimmen mächtige Stromwirbel das Oberflächengeschehen, auch als wir uns längst in tieferem Wasser und auf Kurs befinden. Wird wohl dauern, bis es ruhiger wird. Immerhin, ich kann schon früh Segel setzen. Haben ich schon lange nicht mehr gehabt. Damit ich nicht allzu euphorisch werde, bremst uns starker Gegenstrom. Um die Mittagszeit kommen wir mit nur wenig mehr als einem Knoten in der Stunde voran! Und das, obwohl wir bei dem schwachen Wind durchs Wasser deutlich über vier Knoten erreichen. Gute drei Knoten Strom stehen uns entgegen. Glücklicherweise nehmen diese Zustände bald ab, und schließlich meldet sich der ausgleichende, gerechte und ersehnte Schiebestrom zum Dienst.

Ein Traditionssegler läuft gleichzeitig aus.

Der Wind kommt wesentlich vorlicher, als all die letzten Tage vorhergesagt. (Heute morgen hat der Wetterbericht seine seit Tagen behauptete Meinung plötzlich geändert.) Ich muß hart am Wind segeln. Ein Kurs, den ich bei schwachen Winden gar nicht mag. An sich läuft JUST DO IT ja ganz gut, aber ich denke, eine wenig mehr muß ja noch drin sein. Also beginne ich, an Schoten und Streckern zu zuppeln. Mit desaströsem Ergebnis. Wir schleichen nur noch. Und das Tollste: Ich bekomme die Ausgangsstellung nicht wieder hin. Es ist zum-junge-Hunde-kriegen. Meine Stimmung fällt schnell in den Keller und prompt schleicht sich wieder diese mentale Kraftlosigkeit ein. Sicher auch gefördert, weil ich ausgerechnet in der letzten Nacht schlecht geschlafen habe.

Anfangs geht es durch eine wirbelnde und kabbelnde See. Erst weiter draußen, in tieferem Wasser beruhig sich die Oberfläche. Immerhin, ich kann segeln und komme flott voran. Relativ gesehen. Relativ zum Wasser. Der GPS sagt dagegen mit unerbittlicher Nüchternheit, daß wir gegen Mittag mal bescheidene 1,2 und mal berauschende 1,4 kn über Grund machen. Gute 4 Knoten Gegenstrom. Der Fluch der Springtiden. Nur nicht aufgeben. Irgendwann kentert der Strom, und dann sollte es mit dem Teufel zugehen, wenn wir nicht auch mit 4 kn geschoben werden. So kommt es dann auch, und wir erreichen am frühen Abend Spitzenwerte von bis zu 9 kn über Grund.

1.597 (So. 20.09.09) Um 04:15 holen mich untypische Geräusche aus dem Kurzzeitdämmerzustand. Das klingt doch, als ob wir in den Wind geschossen sind. Blick ins Cockpit und nach oben: die Segel killen, wir liegen mit dem Bug zum Wind. Ein Fluch auf den Lippen steige ich ins Cockpit. Wieso hat denn der in *L´Aber-Wrac´h* soeben wieder dienstverpflichtete Onkel Heinrich keine Spannung auf den Leinen? Seltsam. Die Schnellverschlüsse haben sich nicht geöffnet. Ich verfolge die Leinenführung und entdecke einen abgerissenen Edelstahl-Augbolzen. Er ist der Anschlagpunkt für eine der Umlenkrollen, die Onkel Heinrichs Kraft vom Pendelruder auf das Steuerrad übertragen. Zufälligerweise habe ich seit einigen Tagen ein Reststück Dynema.Tauwerk im Cockpit beigebändselt. Wer hätte gedacht, daß ich es so schnell brauchen werde. Dynema, praktisch reckfrei und nahezu unzerstörbar. Ich lasche den Block anstelle des Augbolzens an der Reling fest und bereits fünf Minuten nachdem das Malheur passiert ist, dreht JUST DO IT ohne weiteres Zutun ihren Bug wieder in die richtige Richtung. Da die Länge der Übertragungsleinen sich durch die Laschung geringfügig verändert hat, muß ich OH noch schnell ein wenig justieren, dann geht's perfekt auf Kurs weiter.
Um sechs Uhr in der Früh drückt mich der mittlerweile seitwärts setzende Strom derart aus der Richtung, daß ich das Ziel nicht mehr anliegen kann. Ich berge die Segel und starte die Maschine. Wir haben uns *Guernsey* genähert, wo die Strömungen erheblich abgelenkt werden. Beim Bergen der Segel dreht JUST DO IT scheinbar aus dem Kurs. Als die Tücher aufgetucht und sicher gelascht sind, versuche ich, das Boot auf Kurs zu bringen, habe aber völlig die Orientierung verloren. Außerdem nervte schon seit der Segelbergeprozedur ein plötzlich aus der Finsternis aufgetauchter Segler, dessen Lichter vorher überhaupt nicht zu sehen waren. Als ich nun vor ihm seltsame Manöver fahre, ist er natürlich irritiert und eiert abwartend und ziellos herum. Und stört meine Kreise. Egal. Ich muß erst einmal wissen, wohin ich überhaupt fahre. Der Kompaß behauptet, ich steuere nach Nord. Der GPS behauptet, ich fahre nach Süd! 180° Abweichung? Ist da eins der Systeme defekt? Dann die Erleuchtung: Ich fahre schlicht zu langsam, der Strom drückt uns zufällig exakt in die Gegenrichtung. Da gibt es nur eins: Viel Gas in irgendeine Richtung, bis man einer besser verwertbare Richtung erkenn kann, und dann schrittweise auf den rechten Kurs zurück. Wo ist denn dieser verdammte Segler? Gut, hinter mir. Also los, Gas. Und wo ist diese blöde Insel? Gut, daß ich mir die Kennung des Leuchtfeuers von *Guernsey* gemerkt habe. Das gibt mir einen ersten Anhaltspunkt über das wirkliche Wohin.

Der Stromversatz wird immer erstaunlicher: Schließlich peilt der Bug, also die Vorausrichtung des Bootes 018° rechtweisend, doch über Grund bewegen wir uns auf einem Kurs von 68°. Das sind schon extreme Werte. Wenn ich es nicht besser wüßte, würde ich glauben, schnurstracks auf die südliche Felsenküste von *Guernsey* zuzusteuern. Was ist es heute im Zeitalter von GPS und elektronischen Seekarten für

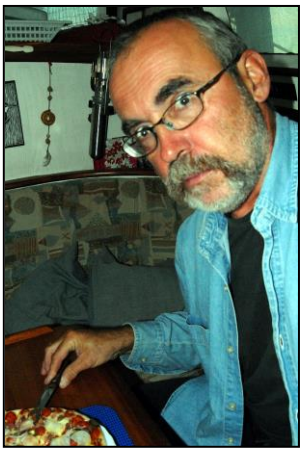
ein Kinderspiel, den Stromversatz zu überprüfen. Ich ziehe meinen Hut vor den Navigationshelden, die das alles noch per Hand gemacht haben. Mit Peilungen und Koppelnavigation, womöglich bei unsichtigem Wetter und Springtiden. Gegen acht Uhr runden wir die südöstlichste Huk der Insel und laufen nun parallel zur Ostküste Richtung *St. Peter Port*. Mittlerweile ist es hell und ich kann die Einzelheiten der Inselküste gut erkennen. Eine Dreiviertelstunde später habe ich mich durch den äußeren Hafen geschlängelt. Das Timing paßt perfekt. Es ist nahezu Hochwasser. Ohne Nachzudenken kann ich über den Drempel in die Victoria Marina fahren. Dieser Drempel soll verhindern, daß das Marinabecken bei Niedrigwasser trocken fällt. Er ist daher entsprechend hoch geworden, genau genommen fällt er selber 4,20 m trocken. Bei einem Tidenhub von bis zu 10 m allerdings kein wirkliches Problem. Ein Uniformierter, der Uniform nach echtes Marinepersonal (!), weist mich im Vorbeiwinken

Annäherung im Morgengrauen. *Guernsey*! Ganz schwach ist am Horizont *Jersey* zu erkennen.

„Do you have animals on board?“
„No, I don´t have.“
„Ok sir, go ahead!“
an den vorgesehenen Liegeplatz. Wenig später stehe ich frisch gewaschen vor Marinapersonal und Zollbehörde. Die Prozeduren sind in wenigen Minuten erledigt, und ich kann mich einige Stunden entspannen.

Ein Wolkenspalt für die Morgensonne

Entspannung ist gut. Zunächst einmal entwässere ich mal wieder die Bilge. Unterwegs hat mich zum wiederholten Mal der Alarm erschreckt. Letztlich hole ich sechs, vielleicht sieben Liter Wasser raus. Nicht gerade viel. Möchte mal wissen, wo das herkommt. Und weil Arbeit ja das Leben erfüllt, raffe ich mich trotz Müdigkeit auch dazu auf, Motoröl- und Ölfilter zu wechseln. Auch die Einspritzpumpe bekommt neuen Schmierstoff. Das Boot wird schließlich noch mit Süßwasser abgespritzt. Dann reicht´s aber endgültig. Zwischendrin war ich schon mal in der Stadt. Aber viel ist nicht los, heute am Sonntag. Der denkbar ungünstigste Tag der Woche für eine Stippvisite hier. Das Mittagessen ist eine Enttäuschung, und ich rechne es nur meiner Müdigkeit zu, daß ich es nicht zurückgehen lasse, den die Salatbeilage kann eigentlich nur in den Abfall wandern. Aber was kann man in einem englischen Futtertempel anderes erwarten. Es ist schon überraschend, daß sich die Speisekarte nicht auf „x“ mit *chips* beschränkt. In England kann wohl nur das Motto gelten: gehe zu einem Inder oder einem Chinesen, oder in eine Teestube, aber englisch essen, das laß sein. - Ich bin aber wieder gehässig heute.



Abendliche Verzweiflungspizza: die Schrecken der englischen Küche erlauben keinen anderen Ausweg (die Fertigpizza u.l.)

Erwähnte ich, daß gerade Springtide herrscht? Wir haben Neumond. Am Abend steht das Hochwasser nur noch wenige Zentimeter unter Oberkante Kaimauer. Noch ein bißchen, und es flutet die Uferpromenade.

Links: Es ist Sonntag – nix is los in *Guernseys downtown*

21.09. – 22.09.09
Peter Port - Dover
189,4 sm (40.222,8 sm)
Wind: W 1-5, WSW 5-6, WSW 6
Liegeplatz: 27,60 Pfund/Tag

1.598 (Mo. 21.09.09) Ja, ich wäre schon gerne noch einen Tag geblieben. Aber so ist das, wenn man irgendwo ankommen muß. Und wer weiß schon, welche Überraschungen das Wetter hat. Also zögere ich nicht. Als der Wecker Laut gibt springe ich sofort aus der Koje. Zuerst ins Cockpit und ein Blick zum Drempel. Das Signal steht zwar noch auf Rot, aber am Pegel kann ich ablesen, daß der Wasserstand für JUST DO IT schon reicht. Kaffeewasser aufgesetzt und noch ein schnelles Frühstück. Noch schneller den Müll entsorgt, und dann geht es auch schon los. Vor dem Hafen bin ich enttäuscht. Überhaupt kein Strom. Was soll das denn? Ich brauche mich allerdings nicht lange grämen. Im *Littel Russel Channel* habe ich wenig später gleich 4,5 Knoten Strom von achtern. Hübsch schnell sind wir. Die See wirbelt und kabbelt und bricht, aber ungefährlich. Weniger schön ist eine Schnellfähre, die ausgerechnet jetzt entgegenkommen muß. Ich darf rätseln, wo ihr Käptn nun im *Little Russel* fahren will. Draußen nehmen Strom und unruhiges Wasser schnell ab. Ich habe keine Mühe, die *Cascets* rechts liegen zu lassen. Theoretisch hätte ich auch durch das *Race of Alderney* gehen können. Bei Springtiden spuckt es einen wahrscheinlich mit 9 Knoten aus, aber das kann schnell in einen Tritt in den Achtersteven ausarten. Mein Revierführer gibt sich sybillinisch. Es gäbe einen Zeitpunkt, da sei das *Race* für kleine Boote unpassierbar. Man solle tunlich eine Stunde vor diesem Zeitpunkt durch die Enge gehen. Sehr weise. Nur, wann ist dieser Zeitpunkt, wie kann ich ihn ermitteln? Da schweigt sich der Schreiberling aus.

Auch bei den Fischern is nix los – die Ebbe zwingt zu allgemeiner Ruhe

Ansonsten vergeht der Tag ruhig. Es wird ein bißchen gesegelt. Mehr versuchsweise, denn sobald der Strom kräftig schiebt, ist der scheinbare Wind nahezu wirkungslos. Also muß der Jockel ran. Und wenn der Strom kräftig entgegensteht, segeln wir auf der Stelle oder rückwärts. Also muß der Jockel schon wieder ran. Hatte ich nicht gedanklich über Tom gelästert, der ganz England unter Motor absegeln wollte, wenn aus anderen Gründen! Und? Was mache ich?

Überraschung auf *Guernsey*:
Da konnte ich als alter Motorradfahrer nicht vorbeigehen, trotz innerer Krämpfe - das derzeit sicher größte, aber wohl auch häßlichste Motorrad auf dem Markt. Eine BossHoss. 5,7 Liter-V8-Maschine, so um die 350 PS und ne halbe Tonne Leergewicht. Da reicht der Tank dann für knapp 200 km. Und als Parkhilfe gibt es einen Rückwärtsgang. Schauder. Obwohl, zugegeben, fahren würd´ ich's dann doch mal wollen, nur so aus Neugier.

1.599 (Di. 22.09.09) An sich ist das nächtliche Segeln im Kanal ganz ok. Vor allem, wenn man sich mitten drin befindet. Die Masse der großen Pötte bewegt sich vom Verkehrstrennungsgebiet vor *Cherbourg* zum Verkehrstrennungsgebiet *Dover Strait*, quasi auf einer Autobahn. Der „Mittelstreifen“ ist breit und leer, und den benutze ich, mich nach Osten zu bewegen, beidseitig von den Lichtern der Dampfer begleitet. Freundlicherweise haben auch die wenigen Fischer, die sich mit mir im Mittelstreifen befinden, ihr AIS aktiviert und passen auch ihrerseits auf. Man könnte fast meinen, angenehmes Segeln. Natürlich gibt es auch eine Ausnahme unter den Fischern. Und der befindet sich plötzlich und ohne Vorwarnung, ich frag mich wirklich, wie er sich so anschleichen konnte, in geringem Abstand neben uns und nähert sich in spitzem Winkel an. Mistkerl. Mit Hilfe des Radars verfolge ich unsere Geschwindigkeiten. Soll ich nun mehr Gas geben oder die Geschwindigkeit reduzieren. Letztlich ist er dann doch schneller, gibt wohl seinerseits Gas, obwohl er trawlt, und dann muß er natürlich ganz dicht vor mir durchgehen. Anders ist das ja nicht möglich. Am liebsten würde ich ihn rammen. Aber das ist erstens eine dumme Idee, und dann war er doch eine Idee zu weit weg. Hätte nicht geklappt.

Schließlich nähere ich mich dem Verkehrstrennungsgebiet *Dover Strait* soweit, daß ich den Track der Entgegenkommer queren muß. Ich warte eine Lücke ab und ändere dann den Kurs. Nachdem ich schon vorher beobachten konnte, wie selbstverständlich die Großschifffahrt kreuz und quer durch die „Richtungsfahrbahnen“ sticht, mache ich es ähnlich. Geht auch wunderbar. Immer wenn ich mich gerade entschließe, nun wegen eines entgegenkommenden Schiffes den Kurs zu ändern, macht der wachhabende Offizier bereits seinerseits eine Kursänderung. Meist in vier Seemeilen Distanz. Erfreut sehe ich, daß JUST DO ITS AIS wahrgenommen wird. Nicht ein einziges mal werden wir zur Kursänderung genötigt.

Die letzte Nacht, die ich auf dieser Reise einhand verbringen werde, bricht an

Anders als vorhergesagt, hat sich mittlerweile ein netter Wind entwickelt. Das Dumme ist, das seine Wirkung auch heute noch durch den Schiebestrom minimiert wird. Dennoch nutze ich die Gelegenheit und segele eine Stunde. Doch dann nehme ich den Jockel wieder zur Hilfe. Wir sind einfach zu langsam. Und ich will den Flutstrom nicht verpassen, der uns gegen Ende des Tages nach *Dover* tragen soll.
Obwohl ich heute nicht wie in den vergangenen Tagen müde und kraftlos bin, registriere ich, daß mein Magen sich völlig verkrampft. Ich schiebe das auf den Zwang, unbedingt rechtzeitig in *Nieuwpoort* ankommen zu müssen, wo Anke wieder zusteigen will.

Heute vormittag höre ich erstmals wieder einen britischen Yachtie die *coastguard* mit dem typischen *radio-check* belästigen. Man kommt hörbar nach Hause. Der Wind entwickelt sich weit kräftiger, als in den gribs angegeben. Der Windex scheint mir zwar auch ein wenig zu übertreiben, aber schnell sind fünf Beaufort erreicht und am Nachmittag schließlich sechs. Gut, daß wir zu diesem Zeitpunkt mitlaufenden Strom haben. Sonst wäre es verteufelt rauh. Staune schon jetzt, wie gut der elektrische Autopilot damit klar kommt. Die Windfahne kann ich nicht nutzen, da sie mit den Stromwirbeln zu viele Probleme hat. Ein Vorteil des starken Windes: ich kann wieder und zügig segeln.

Die Morgensonne blinzelt in den Salon – noch immer sind die Fenster mit den Tropengeweben verhängt. Wird Zeit, sie abzunehmen.

Vorschriftsmäßig erbitte ich bei Dover Port Control die Erlaubnis, um in den Hafen einfahren zu können. Mir wird die Westeinfahrt zugewiesen. Sehr unschön, denn vor der baut sich bei den herrschenden Bedingungen eine ganz fiese See auf. Ich nehme das mittlerweile zweifach Großsegel ganz weg, und in ganz ungewöhnlicher Vorsicht setze ich das unterste Steckschott in den Niedergang und – noch ungewöhnlicher – ziehe mir Ölhose und eine leichte Wetterjacke an! Letztlich bleibt an Bord alles trocken, der Skipper eingeschlossen. Aber die See vor der westlichen Einfahrt ist wirklich übel. Ich taufe sie Klein-Chacao. Völlig chaotisch bauen sich kleine Wassertürme auf, mit nahezu senkrechten Wänden und fallen wieder in sich zusammen. Nicht wirklich hoch, aber schon anderthalb Meter, die höchsten an die zwei Meter. Das alles aber dicht an dicht. Der Wind bläst die Gischt in wehenden Fahnen von den Zinnen dieser Türme. Das Boot rollt und stampft, der Bug zeigt mal gen Himmel, mal knallt die Bugplattform ins Wasser. Unglaublich. Dazu setzt der unvermeidliche seitliche Strom mit etwa zwei Knoten quer zur Einfahrt. Gar nicht so einfach, bei diesen Verhältnissen den nötigen Vorhaltewinkel zu halten. Schätze, ich bin aller Mühe zum Trotz eine hübsche Hundekurve gefahren. Gebe auf den letzten Metern auch richtig Vollgas, um durch diesen Müll zu kommen. Riecht prompt nach verbranntem Gummi. (Dachte, so was gibt es nur, wenn man Autoreifen auf dem Asphalt durchdrehen läßt.) Wahrscheinlich wird in diesem Moment der Gummistutzen unmittelbar hinter dem Seewassermischer nicht mehr ausreichend gekühlt. Bei diesem Ansturm aus den Zylindern pressender heißer Abgase. Gehe denn auch schnell wieder mit der Drehzahl runter. Im Hafenbecken noch ein zwei schwache Wellen. Was folgt, ist Frieden. Mitten in dem wüstesten Einfahrtsszenario bilde ich mir ein, daß mich Port Control ruft und irgend etwas von Hafenbarkasse und Beistand murmelt. Ich verstehe nur die Hälfte. Ist eh nicht der richtige Moment für Funkgespräche. Dann werde ich vom Marina-Office auf einen Liegeplatz eingewiesen. Leider ist die Beschilderung im Tidal Harbour etwas unklar, und ich eiere in den engen Fahrgassen herum, auf der Suche nach dem richtigen Pontoon und der richtigen Seite. Dabei gleite ich haarscharf an einer belgischen Yacht vorbei, die mir, genauso auf der Suche entgegenkommt, und die ich überhaupt nicht habe kommen sehen. Glücklicherweise sind sie zu fünft an Bord und haben aufgepaßt. Daß wir uns quasi auf den falschen Seiten passieren, nehmen sie mit Selbstverständlichkeit. Sie erwarten es offenbar, befinden wir uns doch in einem Land mit Linksverkehr. Mit etwas Mühe komme ich in die Box. Eigentlich mühelos, nur nicht auf die Seite, die mir zugewiesen wurde, da mich der Wind schneller wegdrückt, als ich die Leinen übergeben kann. Was soll´s. Gehe ich eben an den Luvsteg. Kurzer Funkanruf bei der Marina, das ich mich erdreistet habe, einen anderen Liegeplatz zu nehmen. Ist auch ok. Dann noch schnell persönlich vorsprechen und den Liegeplatz bezahlen. Der Rest des Tages ist müde. Also unterbleiben jedwede Ausflüge in die Stadt. Vorzugsziel ist die Koje.

Beachy Head – mehr Kreide als auf Rügen

Und noch eine abschließende Bewerkung. Ganz unbemerkt habe ich heute auch den Meridian von *Greenwich* überschritten. JUST DO IT befindet sich also wieder auf der Osthalbkugel!

23.09.09
Dover - Nieuwpoort
56,4 sm (40.279,2 sm)
Wind: S 3, SSW 3-4, Stille
Liegeplatz: 24,50 Euro/Tag

1.601 (Mi. 23.09.09) Lange und zum wiederholten Mal brüte ich am Morgen über den Tidenplan und den Strömungskarten. So ganz will das alles nicht passen. Irgendwie muß ich wohl noch bei Gegenstrom starten, und werde auch bei Gegenstrom ankommen. Außerdem wird mich der Schiebestrom stets Richtung Kanalmitte versetzen. Ich werde ihn also nicht voll ausnutzen können und stets mit einem fahrtmindernden Vorhaltewinkel leben müssen. Das eigentliche Rätsel ist jedoch, wie früh kann ich los, und wie schnell soll ich mich vom britischen Ufer lösen? Dort ist der Gegenstrom schwächer als weiter draußen, nur wann ändern sich wo die Strömungsbedingungen? Wie auch immer. Ein bißchen Glück werde ich auch brauchen. Vom Hafenmeister und auch von den Seglern, die ich frage, bekomme ich keine brauchbaren Antworten. Die meisten sind nur an der britischen Küste gesegelt. Und die vielen Belgier, die gestern noch im Hafen lagen, sind allesamt noch in der Nacht aufgebrochen, um Belgien sicher bei Tageslicht zu erreichen. Irgendwann ist Schluß mit der Rätselei. Ich setze den Startzeitpunkt auf 12:30 MESZ, dann werden wir sehen.

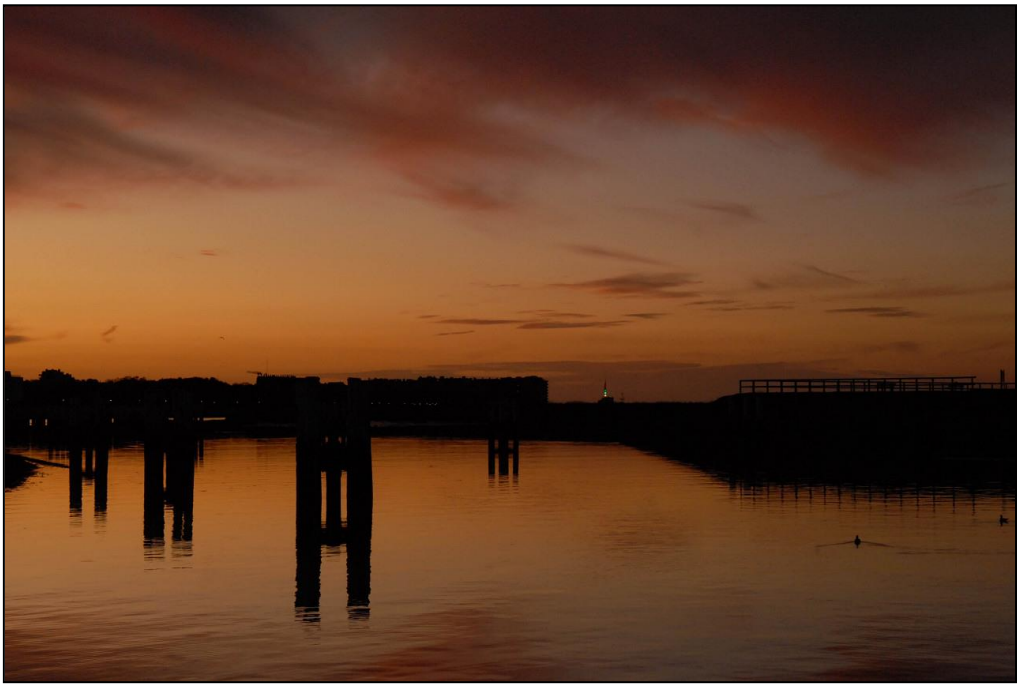
Etwas Verkehr im Verkehrstrennungsgebiet

Gemeinsam mit zwei englischen Booten starte ich. Port Control gibt grünes Licht. Kleine Irritationen wegen eines mitten im Hafenbecken und im Weg liegenden Baggerschiffs, dann bin ich draußen. Vor der langgestreckten Hafenmole setze ich das Groß. Der schwache Wind wird bei laufendem Mitstrom nicht stark genug sein, um halbwegs zügig segeln zu können, aber ich will jedes Zehntel Fahrt mehr herausschinden. Die gestern so strahlende Sonne läßt sich heute nicht blicken. Alles grau in grau. *Very british*. Auch die Kreidefelsen bei *Dover* sind eher grau als weiß. Weiter entfernt leuchten sie viel stärker. Wahrscheinlich sind die Felsen *Dovers* von den Abgasen des vielen Schiffsverkehrs verrußt. Leider bleibt nicht viel Zeit, den Anblick der Küste zu genießen. Diese Fähren hier! Eine folgt der anderen. Eh man sich versieht ist die nächste da. Und natürlich immer irgendwo auf meiner Kurslinie. Immerhin, sie weichen aus. Ich sehe ja mit dem gesetzten Groß wie ein segelnder Segler aus. Den Motorkegel verkneife ich mir. Aber es kann genauso gut sein, daß sie sowieso den Kurs ändern mußten. Der Gegenstrom ist moderater als befürchtet, was mir erlaubt, mehr Strecke Richtung Nordwest gut zu machen, als erwartet. Die Zeit der Springtide ist also vorbei. Habe ich gestern noch gerätselt, wo ich das Verkehrstrennungsgebiet zwischen der französischen und der englischen Küste queren soll, so stellt sich die Frage nicht mehr groß. Ich halte auf dessen Grenze zu, so wie es bei dem Strom sinnvoll erscheint, dann drehe ich ein bißchen ein. Bin entschlossen, die Regel, daß man das VTG mit dem Rumpf im rechten Winkel zu seinem Verlauf queren soll, großzügig auszulegen. Man hatte mir bereits im Marinabüro gesagt, daß man das hier in England nicht so eng sehe.
„You may proceed as you need. Don´t worry about fines.”

Ein Verkehrstrennungsgebiet kann uns doch nicht schrecken, oder?

Das sei den deutschen Küstenverkehrsbehörden ins Stammbuch geschrieben. Ich richte den Kurs nach GPS ein, so daß ich mit tatsächlichem Kurswinkel und der Geschwindigkeit zufrieden bin. Ein Blick auf die Anzeige des Autopiloten verblüfft mich. Danach segeln wir mit 117° rechtweisendem Kurs. Das sind fast genau die 120° rwK, die ich als regelgerechten Kurswinkel ermittelt hatte. Da kann sich ja niemand beschweren. Erst, als ich einige Zeit später über meine Kiellinie zu der der Großschiffahrt stutze, stelle ich fest, daß der Kompaß des Autopiloten schummelt. Die Magnetkompasse zeigen übereinstimmend, daß unsere Kiellinie auf 100° rwK gerichtet ist. Aber das ist mir dann auch egal, es beschwert sich ja niemand. Auch sonst verhalten sich die dicken Pötte sehr kooperativ: Genau in dem Moment, in dem ich es brauche, habe sie eine große Lücke gelassen. Ich kann problemlos durch die nach Südwesten gerichtete „Fahrbahn“ stechen, ohne auch nur einmal vom Kurs abweichen zu müssen. Beim Passieren der Gegenfahrbahn ist es ähnlich, obwohl die Lücke deutlich kleiner ist. Ich demonstriere dann auch hübsch Kaltblütigkeit, als sich ein besonders fetter Containerfrachter mit schäumender Bugwelle immer bedrohlicher nähert. Statt am Steuerrad zu verharren, setze ich mich auf das Salondach und wechsle den Union Jack gegen die belgische Gastlandsflagge. Das ist natürlich nicht wirkliche Kaltblütigkeit. AIS macht es möglich. Es berechnet natürlich genau, in welchem Abstand ich vor dem Dicken durchgehen werde. Und trotz all der bedrohlichen Aussicht auf den näher rückenden Bug, in Wirklichkeit sind es noch deutlich mehr als 1.500 Meter. Das sieht der Wachhabende auf seiner Kiste natürlich auch, und so ziehen wir schön friedlich unseres Weges. Später bilanziere ich, daß die Querung des VTG eine Stunde und fünfzig Minuten gedauert hat.

Wie schon beim Studium der Tidentafeln befürchtet, habe ich keine Chance mehr, *Nieuwpoort* im Hellen zu erreichen. Ist mir aber egal, so schwierig ist die Hafeneinfahrt wohl nicht, und im Zweifel kann ich vor der Küste ankern. Schließlich ist es heute ruhig, und vor Belgiens Küsten gibt es nur geringe Wassertiefen. Im Gegenteil. Eine Sandbank folgt er anderen. Kommt mir alles seltsam vertraut vor. Schon das „Rechnen“ mit Tidentafeln und Strömungskarten. Rechnen ist natürlich übertrieben. Ich habe mir angeschaut, wie sich in den Karten die Strompfeile im Verhältnis zum Hochwasser *Dover* bewegen, und danach habe ich Abfahrtszeitpunkt festgelegt. Genauso, wie ich nun anhand der Stromkarten die Bestätigung finde, daß es nicht ganz hinhaut, mit dem Schiebestrom bis vor die Hafeneinfahrt.



So ähnlich sah es bei meiner Ankunft aus, nur viel dunkler war´s, und das Wasser viel niedriger und die Dalben viel höher

Alles nicht wirklich schwierig. *Monkey business* gewissermaßen. Auch die Flachs bereiten mir keine Probleme. Überall wird genügend Wasser stehen, und da ich die flachsten Flachs bei recht ruhigen Strömungsverhältnissen und schwachen südlichen Winden passieren werde, drohen dort keine Gefahren. Also kann ich getrost von meiner auf Sicherheit abgesteckten Kursplanung abweichen und schnibble auf dem kürzesten Weg über alle Bänke und Sände hinüber. Die einzigen Schwierigkeiten bereiten kurz nach Einbruch der Dunkelheit ein Baggerkahn und ein Versorger der Muschelzuchten, die beide unnötig in meinem Ansteuerungskurs herumgeistern. Dann taucht noch ganz überraschend eine Lichtfunzel vor mir auf. Wie sich herausstellt, ein anderer Segler mit gleichem Zielhafen. Irgendwann merke ich, daß die Backbordpositionsleuchte ausgefallen ist. Habe Glück, nur eine defekte Glühbirne. Wenige Augenblicke später ist der Schaden behoben.

SKEDEMONGSKE scheint nach langer Fahrt zu ruhen, aber Nickey, Carol, Loick und Maite leben auch heute weiter an

Die Einfahrt von *Nieuwpoort* ist wirklich einfach. Die drei Signal-Lichter nahe der Wellenbrecher sind schon von weitem unübersehbar. Die Befeuerung der Molenköpfe ist zwar schwächer, aber die gelben Leitlichter auf den Wellenbrechern sind wiederum gut zu sehen. Man muß nur aufpassen, daß man sich von ihnen nicht in die Irre leiten läßt. Erst um das grüne Feuer, dann den Lichterketten folgen. Und schön von Hand steuern. Verblüfft stelle ich fest, daß die scheinbaren Wellenbrecher gar keine sind, sondern nur eine Art Dalbenreihen oder aufgeständerte Wege. Die wirklichen Wellenbrecher sind niedriger und liegen, bei Dunkelheit unsichtbar, jenseits der Dalbenreihen. So gibt es anfangs – bei der entsprechenden Tide – hübsche Querströme in der Einfahrt. Was mich auch ein bißchen aus dem Tritt bringt. Denn ich habe kaum zwischen den vermeintlichen Molen eingelaufen sofort den Autopiloten gestartet, um Fender und Leinen klar zu machen, und prompt driftet JUST DO IT bedrohlich nahe an die Dalbenreihen heran. Na, Gefahr erkannt, Gefahr gebannt. Ich steuere lieber eigenhändig. Vom Hafentower aus werde ich angeleuchtet, aber auf eine Antwort auf meinen Anruf warte ich vergebens. Vorsichtig taste ich mich voran. Im Dunkeln wirkt alles immer enger und bedrohlicher. Da wir annähernd Niedrigwasser haben, ragen die Dalben, die die Einfahrt begleiten, neben uns himmelhoch in die Höhe, dahinter silbern im schwachen Licht des zunehmenden Mondes schimmernd, glucksende Schlickflächen. Ich bilde mir zumindest ein, sie glucksen zu hören. Ab und zu erschreckt mich auch ein Schatten auf der Wasseroberfläche. Eine Boje? Nein, nichts. Ohne wirkliche Probleme finde ich die Steganlagen des VVW, des Clubs, in dem SKEDEMONGSKE liegt. Bei dem Versuch zum Steg C durchzudringen, gerate ich in eine Sackgasse. Seekarte und Reeds Alamanach entsprechen leider nicht der Wirklichkeit. Fiese Falle. Ich kann aber Bewegung auf den Stegen ausmachen. Na, die sind aber fix hier. Haben sogar ein Empfangskommando geschickt. Ich rufe den Leuten ein Hallo zu. Dann versuche ich es auf Englisch. Nix. Null Reaktion. Nächster Versuch mit meine wenigen französischen Brocken. Nix. Deutsch? Auch nix. Was sind denn das für Finstergestalten. (Unwissende Angler, wie ich später erfahre.) Besser ich drehe. Suche mir den nächsten geeigneten Liegeplatz und mache dort fest. Dann auf und SKEDEMONGSKE suchen, bevor Nickey, Carol, Maite und Loick in den Kojen stecken. Daß ich darüber versäume, Anke zeitnah von meiner glücklichen Ankunft zu unterrichten, gibt argen Punktabzug. SKEDEMONGSKES sind jedenfalls zu Hause, und wir verbringen noch eine nette Stunde voller Wiedersehensfreude, bevor wir uns auf den nächsten Tag vertagen.

Der flämische Löwe

Anke kommt

An Bord entzünde ich den Ofen. Noch bevor er so richtig in Schwung ist, beginnt es auf das Deck zu nieseln. Fair vom Regen, bis jetzt zu warten. Der Ofen ist nicht wirklich nötig, es ist relativ warm, aber sein leises, kaum hörbares Gezischel und die allmählich sich ausbreitende Wärme tun der Seele gut. Die lasse ich nun bei einem Glas Rotwein baumeln. Und regelrecht inbrünstig lausche ich den vertrauten Geräuschen, die von außen hereindringen, und die für mich so typisch zur Nordsee gehören. Das Glucksen und Klicken des Schlicks, ein leichtes Platschen, das ich mir zunächst nicht erklären kann (Austern), das unverwechselbare Flöten der Austernfischer, das Krächzen der Krähen und das Schreien der Lach- und Silbermöwen.

1.600 (Do. 24.09. u. Fr. 25.09.09) Nach halbwegs langem Schlaf putze ich im Boot und pendele parallel zwischen Waschmaschinen und Boot. Am Nachmittag holen Nickey und ich Anke in *Ostende* ab. Sie ist per Bahn gekommen. Von Nickey erfahren wir, daß *Ostende* den Namen einer Sandbank verdankt. Nicht etwa der Ostendebank. Die liegt nordwestlich vom Ort und weiter auf See. Nein. Die Stroombank ist namensgebend. Im Westen liegt *Westende*, in der Mitte *Mittelkerk*, weil es vor langer Zeit nur dort eine Kirche gab, und am Ostende liegt natürlich *Ostende*. Wir fahren mit der Tram, der Straßenbahn, die die gesamte belgische Küste entlang verläuft. Endlose Häuserreihen. Fast ganz Belgien fährt in den Ferien und an Wochenenden an die See. Entsprechend bebaut ist es hier. Genauer. Die Bebauung folgt dem Seedeich und der Straße. Dahinter ist nichts mehr, nur noch Weideland. Davor der Deich, die Nordsee. Anke ist nicht gerade begeistert von den Aussichten aus der Tram. Vor *Nieuwpoort* wird es hübscher. Es gibt freie Landschaft, Dünenfelder, dörfliche Bebauung. Große Teile des freien Areals gehören dem Königshaus. Waren mal Bestandteil des deutschen Atlantikwalls. Der König hat jegliche Nutzung ausgeschlossen, so daß hier noch Landschaft erhalten blieb. Ein Teil des damaligen Atlantikwalls ist heute Museum. Den Abend verbringen wir an Bord der SKEDEMONGSKE. Maite hat den ganzen Nachmittag ein belgisches Leckergericht gekocht. Vlaamse Carbonaden[4]. Mit Zucker und Essig, beigesteuert von Carol. Ganz wichtiger Beitrag. Hatte sie vergessen, Maite zu sagen.

[4] Rezept siehe Tagebuchteil bei *Ushuaia*.