

Segeltörn mit dem Ziel Azoren vom 15. Mai bis 29. Juli 2004

Sonnabend, 15. Mai

Burkhard, Wolfgang und ich legen mit der „Benoli“, meiner „Drabant 30“, schon um 08.05 Uhr am Schleisegelclub in Schleswig ab. Wir haben uns für den ersten Tag viel vorgenommen. Dabei werden wir durch einen kräftigen Wind aus Westnordwest unterstützt. So gelingt uns tatsächlich das Kunststück, nur eine Stunde nach Passieren der Brücke in Lindaunis durch die Brücke in Kappeln zu kommen, allerdings als letztes Schiff. Bei diesem Blitzstart stört uns das gemischte Wetter wenig. Beim Passieren von Schleimünde weht es mit 6 Bft aus West. Die „Benoli“ trägt ein einfach gerefftes Großsegel und die Genua II. Der Geschwindigkeitsrekord auf dem Stück bis Holtenau liegt bei 7,9 kn. In der Schleuse haben wir großes Glück. Wir brauchen überhaupt nicht zu warten. Bei Landwehr winken uns Silvia – Burkhard's Frau – und deren Eltern zu. Am frühen Abend machen wir im Segelclub Büdelsdorf fest. Wir haben am ersten Tag 61 sm zurückgelegt – kein schlechter Anfang - .

Sonntag, 16. Mai

Wir legen erst um 09.00 Uhr ab. Auch an der Schleuse Brunsbüttel haben wir später großes Glück. Wir kommen sofort rein. Um 15.50 Uhr öffnen sich die Schleusentore zur Elbe. Zunächst unter Motor, später unter Segel laufen wir mit ablaufendem Wasser Richtung Cuxhaven. Die Tonnen schießen nur so an uns vorbei. Der Tagesspitzenwert über Grund sind 9,3 kn. Um 18.00 Uhr machen wir in Cuxhaven fest. Abends essen wir in dem sehr empfehlenswerten Clubheim des Cuxhavener Segelclubs Fisch, heruntergespült mit einigen Bierchen. An Bord befassen wir uns noch mit der Planung des nächsten Tages. Um 13.00 Uhr soll Hochwasser sein. Nach Auswertung der Stromatlanten im Nautischen Almanach von Reeds beschließen wir, um 11.00 Uhr auszulaufen.

Montag, 17. Mai

Nach Lebensmittel- und Dieseleinkäufen mit Hilfe vom Segelclub kostenlos gestellter Fahrräder legen wir tatsächlich um 11.00 Uhr ab. Es ist schwachwindig und sehr diesig. Wir halten uns deshalb südlich außerhalb des betonnten Fahrwassers. Bei Tonne 7 queren wir die Elbe. Bald darauf verdichtet sich der Dunst zu Nebel. Gleichzeitig kommt leichter Wind auf, so dass wir Segel setzen. Je näher wir Helgoland kommen, umso besser wird die Sicht und umso mehr nimmt der Wind zu. Schließlich legen wir bei herrlichem Segelwetter im Hafen von Helgoland an. Schon beim Einlaufen und später auch an Land gibt es ein großes Hallo, weil das Clubschiff von Burkhard's Kieler Ostsee-Yachtclub in Helgoland liegt und diverse Bekannte und Freunde an Bord sind. Wir lassen es uns allerdings nicht nehmen, bei herrlichem Wetter einen Inselrundgang zu machen.

Dienstag, 18. Mai

Wir legen um 09.00 Uhr mit dem Ziel Norderney ab. Der Wind weht mit 3 Bft aus Westnordwest und wir erleben bei schönem Wetter einen herrlichen Segeltag. Peinlich sind wir darauf bedacht, die Verkehrstrennungsgebiete vorschriftsmäßig zu kreuzen, damit kein Bußgeld fällig wird. Am frühen Abend machen wir im Hafen von Norderney fest.

Am **Mittwoch, dem 19. Mai**, bleiben wir im Hafen, denn es sind 7 Bft aus West bis Nordwest angekündigt, die dann tatsächlich auch kommen. Wir machen das Beste daraus und erkunden die Insel mit gemieteten Fahrrädern.

Dafür legen wir am **Donnerstag, dem 20. Mai**, bereits um 04.30 Uhr ab. Der Wind weht zunächst mit 3 bis 4 Bft aus West, so dass wir kreuzen müssen. Um 08.30 Uhr ist plötzlich absolute Flaute, so dass wir motoren müssen. Erst nachmittags kommt wieder Wind auf, der schließlich stark zunimmt und abends 6 bis 7 Bft erreicht. Schließlich tragen wir noch die Kreuzfock und ein zweifach gerefftes Großsegel. An unserem Ziel Den Helder halten wir fest. Wir wollen die Nacht hindurch segeln. Gegen 21.00 Uhr flaut es etwas ab. Bei 5 Bft können wir gut ein Reff aus dem Großsegel herausnehmen. Nach Sonnenuntergang wird es richtig kalt. Die Nacht wird lang und feucht. Immerhin kann jeder von uns mal eine Zeitlang schlafen.

Am **Freitag, dem 21. Mai**, machen wir schließlich morgens um 05.00 Uhr in Den Helder fest. Wir haben allerdings noch nicht einmal die Leinen festgemacht, als wir von zwei holländischen Polizisten in recht unfreundlicher Weise aufgefordert werden, alle Papiere zu zeigen. Man kann nicht sagen, dass wir darüber sehr erfreut sind. Gott sei Dank haben wir alle Papiere dabei. Die ganze Prozedur ist schließlich erst um 05.40 Uhr beendet. Sofort danach fallen wir in die Kojen. Nachdem wir bis 11.00 Uhr einigermaßen ausgeschlafen und danach einigen Proviant besorgt haben, legen wir um 14.00 Uhr Richtung Ijmuiden ab. Da der Wind mit 5 bis 6 Bft aus Nord weht, laufen wir nur unter der Genua II. Wir erreichen Ijmuiden um 20.00 Uhr. Dort bekommen wir einen Platz zugewiesen, den wir nach kurzer Zeit wieder verlassen, weil permanent Sand über die neben uns liegende Nordmole weht und die Benoli schon nach kurzer Zeit so aussieht, als sei sie durch die Wüste gefahren. Den Abend beenden wir – wie häufig – mit Skat.

Am **Sonnabend, dem 22. Mai**, lassen wir uns morgens viel Zeit und legen erst um 11.30 Uhr ab. Bei herrlichem Wetter und 4 Bft aus Nord bis Nordwest segeln wir die holländische Küste entlang nach Scheveningen. Dort machen wir um 15.20 Uhr fest. Der Hafen ist hoffnungslos überfüllt, weil am nächsten Tag von Scheveningen aus eine große Regatta starten soll.

Am **Sonntag, dem 23. Mai**, müssen wir unseren für 07.00 Uhr geplanten Start verschieben, weil es zu stark weht. Erst nach 09.00 Uhr hat der Wind so abgeflaut, dass wir ablegen können. Gott sei Dank weht es nach wie vor aus Nord. Um 10.10 Uhr passieren wir trotz gewaltigen Verkehrs ohne jede Probleme Hoek van Holland. Abends schläft der Wind völlig ein, so dass wir die letzten 1 ½ Stunden bis Oostende – unserem Zielhafen – unter Motor zurücklegen müssen. Dort machen wir um 23.00 Uhr fest. Der Hafen gefällt uns wenig. Erstens ist der Hafenmeister ein arroganter Angeber, zweitens regnet es in Strömen und drittens ist das, was wir von der Stadt vom Hafen aus sehen können, wenig einladend. Wir ersparen uns deshalb einen Gang an Land.

Das tun wir auch am **Montag, dem 24. Mai**. Stattdessen legen wir um 09.45 Uhr bei Flaute unter Maschine mit dem Ziel Calais ab. Erst ab Mittag kommt Wind auf. Die Navigation ist ziemlich aufwendig, weil diverse Flachs, die sog. Flämischen Bänke, umschifft werden müssen. Die Einfahrt unter Maschine nach Calais ist wegen der geltenden Verkehrsregeln und äußerst dichten Fährverkehrs kompliziert und zeitraubend. Erst nachdem wir 40 Minuten vor der Hafeneinfahrt herumgedümpelt sind, können wir in den Hafen einlaufen. Da wir nicht in den Schleusenhafen einlaufen können, machen wir kurz vor Dunkelheit an einer Moorington-

ne fest. Landgang scheidet schon deshalb aus. Das, was wir von Calais sehen, ist allerdings auch wenig einnehmend. Statt französischer Küche gibt es Grünkohl mit Kochwurst und Pellkartoffeln.

Am **Dienstag, dem 25. Mai**, legen wir schon um 05.00 Uhr Richtung Dover ab. Bei 3 Bft aus West können wir herrlich segeln. Das Wetter wird immer besser. Schon kurz nach dem Auslaufen können wir die berühmten Kreidefelsen von Dover sehen. Wir melden uns schließlich – wie vorgeschrieben – über Funk bei Dover Port Control an und dürfen einlaufen.. Bei dem späteren Stadtbummel sind wir von Dover begeistert. Die Stadt ist schön. Wir gehen spaßes halber in ein typisches Wettbüro, trinken ein Bier in einem Pub und essen schließlich auf einer Bank sitzend das englische Lieblingsgericht, nämlich Fish and Chips. Ich werde etwas derart Fettiges nie wieder essen. Wolfgang, der noch nie in England war, ist von allem besonders begeistert.

Am **Mittwoch, dem 26. Mai**, legen wir um 08.00 Uhr ab. Bei 3 bis 4 Bft aus Ost bis Nordost und Schiebestrom laufen wir mit 6,9 kn über Grund nach Westen. Weil es so gut vorangeht, laufen wir an unserem ursprünglichen Ziel Newhaven vorbei und nehmen uns als neues Ziel Brighton. Dort machen wir abends um 18.00 Uhr fest. Wir haben an diesem Tag in 10 Stunden 70 Meilen zurückgelegt – nicht schlecht -. Brighton ist noch teurer als Dover. Wir müssen über 20,00 Pfund, also über 30,00 Euro Liegegeld bezahlen. Rundfahrt und Rundgang in Brighton nehmen uns wenig für diese Stadt ein. Weite Bereiche, vor allem die riesige Seebrücke, erinnern mit ihren Spielhallen und anderen Angeboten an Las Vegas. Der Pub, in dem wir ein Bier trinken, ist fürchterlich laut. Wir sind relativ schnell bedient und fahren bald zurück an Bord.

Am **Donnerstag, dem 27. Mai**, legen wir um 10.00 Uhr ab. Die Sonne scheint und es ist zum ersten Mal richtig warm. Gleich wird der Spinnaker gesetzt. Auf diese Weise laufen wir mit über 6 kn Richtung Cowes auf der Isle of Wight. Ab mittags ersetzen wir den Spi durch die ausgebaumte Genua II. Um 18.00 Uhr machen wir in Cowes fest. 48 sm in 8 Stunden sind auch kein schlechtes Ergebnis. Beim Stadtbummel durch Cowes sind wir vom Ort restlos begeistert. Um 23.00 Uhr verlassen wir als letzte Gäste den Pub „Duke of York“.

Am **Freitag, dem 28. Mai**, bleiben wir auf der Isle of Wight, um sie näher zu erkunden. Zunächst lernen wir den wohl berühmtesten Marinefotografen der Welt, Herrn Beken sen., in seinem kleinen Laden persönlich kennen und kaufen einige Postkarten. Danach machen wir eine Busfahrt quer über die Insel zu den sog. Needles, spitzen Felsen, die vor der Westspitze der Isle of Wight stehen. Vor allen Dingen die Busfahrt ab Newport in einem oben offenen Doppeldecker quer durch die wunderschöne Landschaft wird zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Am **Sonnabend, dem 29. Mai**, legen wir bei Südwest 3 bis 4 Bft unter Groß und Genua II ab. Bei starkem Strom von achtern erreichen wir auf dem Weg zu den Needles über 9,1 kn über Grund. Später flaut der Wind leider ab und wir müssen wieder motoren. Am frühen Nachmittag kommt wieder Wind auf, jetzt allerdings verbunden mit kräftigem Regen. Es ist lausekalt. Allerdings können wir endlich wieder segeln. Kurz nach 18.00 Uhr machen wir im Hafen von Weymouth im Päckchen neben netten Engländern mit einer Hallberg Rassy31 fest. Nach einem ausgiebigen Landrundgang - auch um Diesel zu kaufen – und einigen Bieren in lauten Pubs fühlen wir uns an Bord wohler.

Am nächsten Morgen, **dem 30. Mai**, ist Pfingstsonntag. Wir wollen und müssen um 07.00 Uhr auslaufen, weil wir anders nicht zur rechten Zeit an der Spitze der Halbinsel Portland wären. Vor Portland können bei ungünstigen Umständen für kleinere Schiffe durchaus gefährliche Races stehen. Auch bei günstigen Verhältnissen empfiehlt es sich, bestimmte Gebiete vor der Halbinsel zu meiden. Unsere Nachbarn haben uns ausgiebig beraten. Wir haben die Möglichkeit, entweder meilenweit um die Races herumzufahren oder aber ganz dicht – maximal 200 m entfernt – an der Landspitze vorbeizulaufen. Wir entscheiden uns für letztere Variante und fahren damit gut. Allerdings müssen wir angesichts des schwachen Windes aus Westsüdwest die Maschine laufen lassen. Erst im Laufe des Vormittags nimmt der Wind so weit zu, dass wir segeln können. Schließlich müssen wir sogar ein Reff ins Groß nehmen. Leider regnet es schon wieder kräftig. Es ist bitterkalt. Wir beschließen deshalb, statt Plymouth das wesentlich näher gelegene Dartmouth anzulaufen, wo wir um 18.00 Uhr festmachen. Dartmouth ist ein phantastisch gelegener Hafen. Er liegt hinter einer gewundenen Flussmündung. Wenn man diese passiert hat, sieht man überhaupt nicht mehr, wo der Ausgang ist. Die steilen Hänge sind grün und mit schönen Häusern bebaut. Wir fühlen uns irgendwie an Norwegen erinnert.

Am **Montag, dem 31. Mai**, legen wir um 10.00 Uhr ab. Auch an der Halbinsel südlich Dartmouth gibt es Races. Wir erliegen der Versuchung, keinen allzu großen Umweg zu machen und werden prompt erwischt. Die Stromkabelungen verursachen eine ekelhafte, kreuz und quer laufende, steile See. Die „Benoli“ knallt fürchterlich beim Einsetzen. Mittags ist aber schließlich alles überstanden. Die See wird endlich ruhiger. Allerdings regnet es immer noch. Dabei bleibt es auch bis Plymouth. Bevor wir bei schließlich mindestens 6 Bft aus West mit halbem Wind in den riesigen Hafen von Plymouth einlaufen, taucht plötzlich maximal 70 m entfernt von uns an Steuerbord eine Haifischflosse auf. Dieser Haifisch begleitet uns mehrere Minuten. Noch nie hat jemand von uns außerhalb eines Aquariums einen Haifisch gesehen. Später im Hafen erfahren wir, dass es tatsächlich in dieser Gegend durchaus häufiger eine bestimmte Sorte sogar recht großer Haifische gibt (phonetisch baashing – sharks), die allerdings ungefährlich sein sollen. Gegen 15.00 Uhr machen wir schließlich bei strömendem Regen an einem miserablen Liegeplatz in der Mayflower Marina in Plymouth fest. Auf einen Gang in die Stadt verzichten wir, nachdem ein mit mir befreundeter englischer Richter uns wegen der erheblichen Kriminalität in Plymouth davon abgeraten hat. Wir nehmen deshalb stattdessen ein Taxi. Die Fahrt durch die Vorstädte von Plymouth ist ausgesprochen trostlos. Alles ist verkommen. Es gibt mehr geschlossene als betriebene Geschäfte. Auf der Suche nach einer halbwegs schönen Altstadt werden wir nicht fündig. Wir steigen deshalb bald wieder in ein Taxi und fahren zum Boot zurück. Wir beschließen, diesen ungastlichen Hafen, von dem wir uns so viel versprochen hatten, nach Möglichkeit nie wieder anzulaufen.

Unser letzter gemeinsamer Segeltag ist **Dienstag, der 01. Juni**. Unser Ziel ist Falmouth. Es bläst schon beim Ablegen kräftig mit 5 bis 6 Bft aus Nordwest. Der Wind nimmt dann alsbald noch zu, so dass wir uns wieder auf das zweifach gereffte Groß und die Kreuzfock beschränken müssen. Das Schiff rennt wie der Teufel. Wir leisten uns ein Rennen mit einer 35-Fuß-Yacht, die viel zu viel Segel oben hat. Auch eine andere größere Yacht wird von Burkhard vernascht, allerdings erst, nachdem ihm ein Whisky zur Belohnung versprochen worden ist. Schließlich entwickelt sich ein regelrechter Sturm. Der Wind erreicht zunächst 8, später sogar 9 Bft. Wir laufen schließlich nur noch mit der Fock. Wir hätten das Großsegel schon viel früher bergen sollen. Leider ist es durch den zu starken Druck im Bereich der beiden ersten Reffs verzogen worden. Auch nur mit der Fock laufen wir voll und bei am Wind ständig 6,5 kn. Schließlich machen wir am späten Nachmittag in Falmouth am Visitors Yachthafen fest. Da

es noch früh am Tag ist, können wir uns schon einmal Falmouth ansehen. Es ist ein ausgesprochen hübscher Ort, der uns sehr an Cowes erinnert.

Am **Mittwoch, dem 02. Juni**, wird das Schiff gründlich auf Vordermann gebracht. Schiff und Segel werden vom Salz befreit. Die Genua II muss zum Segelmacher, bei dem die Kauschen der beiden untersten Stagreiter sofort ersetzt werden. Auch bemühen wir uns, den Mastkragen etwas dichter zu bekommen. Der Tag ist mit all diesen Arbeiten völlig ausgefüllt. Abends wird wieder einmal Skat gespielt.

Am **Donnerstag, dem 03. Juni**, wollen wir die Scilly-Inseln besuchen. Deshalb stehen wir schon um 05.30 Uhr auf. Um 06.45 Uhr fahren wir mit der Bahn nach Truro und von dort weiter nach Penzance. Um 09.15 Uhr legt dort die Fähre ab. Um 12.00 Uhr machen wir im Hafen von St. Mary fest. Wir machen zunächst mit dem Bus eine Inselrundfahrt, anschließend erkunden wir die Insel St. Mary (eine von 48 Inseln) zu Fuß. Die Scillies sind atemberaubend schön. Die Vegetation ist unglaublich. Wegen des milden Klimas gedeihen Palmen und andere Gewächse, die man sonst nur aus dem Süden kennt. Neben schroffen Felsküsten gibt es auch phantastische Sandstrände. Das Wasser leuchtet in den unglaublichsten Farbtönen von dunkelblau bis türkis. Wir sind restlos begeistert. Für die Rückfahrt nach Penzance brauchen wir wegen des mitlaufenden Stromes eine Stunde weniger. Übrigens ist das Ein- und Auslaufen in den und aus dem Hafen von St. Mary entgegen der Beschreibung in dem Almanach von Reeds ausgesprochen einfach. Die Scillies sind eine Reise wert! Als wir schließlich um 21.30 Uhr auf der „Benoli“ ankommen, sind wir hundemüde. Wir sind zu faul zum Kochen und begnügen uns mit Ölsardinen und Tomatenfisch.

Freitag, der 04. Juni, ist ein ganz besonderer Tag, denn Wolfgang feiert seinen 50. Geburtstag. Natürlich erhält er ein lautstarkes Geburtstagsständchen. Dann aber müssen wir uns beeilen, denn wir haben für diesen und die nächsten beiden Tage ein Auto gemietet und wollen dies ausnutzen. Zunächst fahren wir damit zur äußersten Südwestspitze Englands, Lands End. Anschließend fahren wir über St. Ives an der Nordwestküste der Halbinsel Cornwall nach Nordosten. Cornwall hat eine wunderschöne Landschaft. Wir alle beschließen, auf jeden Fall noch einmal hierher zu fahren. Abends sind wir in einem Steakhaus in Falmouth. Wolfgang hat uns zu einem Essen eingeladen, das alles hält, was es versprach.

Unseren letzten gemeinsamen Tag, **Sonnabend, den 05. Juni**, verbringen wir gemeinsam an Bord und an Land. Es wird viel über meine bevorstehende Einhandsegeltour gesprochen. Meinem Vorschlag, die Handys über Bord zu werfen und mitzukommen, wollen Burkhard und Wolfgang einfach nicht folgen.

Am **Sonntag, dem 06. Juni**, gibt es noch einmal ein ordentliches Frühstück, wie so oft mit Eiern und Schinken. Der Abschied um 10.00 Uhr fällt uns allen schwer. Selten habe ich eine so fröhliche, harmonische Segeltour erlebt.

Nachdem Burkhard und Wolfgang mit dem Mietwagen Richtung London abgefahren sind, hält mich in Falmouth nichts mehr. Mein Ziel ist Camaret bei Brest. Der Kurs ist 175 Grad, der Wind kommt mit 1 bis 2 Windstärken aus Südost. Also beginnt die Tour mit Motoren. Ab 10.30 Uhr kann ich bei OSO 2 bis 3 gut segeln. Es läuft aus Südwest eine ziemliche Dünnung, die ich aber als angenehm empfinde.

In der Nacht zum **Montag, 07. Juni**, muss ich das Verkehrstrennungsgebiet Off Ushant (Ouessant) kreuzen. Es ist wahnsinnig viel Verkehr. Es gelingt mir zunächst nicht, eine Lücke durch den, vor allen Dingen nach Norden, sehr dichten Verkehr zu finden. Schließlich erbarmt

sich ein von Süden kommender Dampfer und zeigt mir sein grünes Positionslicht. Morgens um 06.00 Uhr befinde ich mich dicht unter der französischen Küste. Der Wind weht mit 2 Bft aus SO. Ich habe aber 3,4 kn Strom gegenan, so dass ich nur mit Hilfe des Motors vorankomme. Um 09.30 Uhr passiere ich den Leuchtturm Le Four, der auf vielen Postkarten sturmumtost abgebildet ist und für die Franzosen wahrscheinlich die gleiche Bedeutung hat wie Westerhever für uns. Um 13.50 Uhr mache ich in Camaret fest. Gegenüber dem kalten diesigen Wetter in England erlebe ich einen vollkommenen Wetterwechsel. Es ist über 25° C warm. Die Sonne knallt vom Himmel.

Dienstag, 08.Juni

Ich wache am späten Vormittag auf, habe geschlafen wie ein Stein. Ich mache einen Ruhetag, auch deshalb, weil der Wind aus Südwest bläst. Das ist so ungefähr die Richtung, in die ich will. Ich lerne sehr nette Franzosen aus St. Malo kennen, bin abends bei ihnen zu Gast an Bord. Die sanitären Verhältnisse an Land sind nicht nur im Verhältnis zu denen in England schlimm.

Mittwoch, 09.Juni

Es weht nach wie vor mit 3 Bft aus SW. Mir bleibt nichts anderes übrig, als einen weiteren Ruhetag einzulegen. Nach Ansicht des mit mir befreundeten Meteorologen Jürgen Schaefer und der Vorhersage aller erreichbaren Wetterberichte soll der Wind am Donnerstag auf West drehen. In der Nacht zu Donnerstag regnet es unentwegt.

Am **Donnerstag, dem 10. Juni**, lege ich um 11.05 Uhr bei W 2 bis 3 ab. Ich kann die Durchfahrt zwischen dem Festland und der Île de Sein gut halten. Schließlich muss ich aber doch motoren, weil der Wind auf Südwest dreht und auf 1 bis 2 abnimmt. Um 14.50 Uhr passiere ich Ras de Sein. Ich beginne froh die Überfahrt über die Biskaya. Um 15.45 Uhr kann ich Segel setzen. Der Wind hat auf WSW 2 bis 3 gedreht. Meinen Kurs – 215 Grad – kann ich allerdings nicht halten. Ich mache 4,8 kn durchs Wasser, 5,8 kn über Grund. Abends dreht der Wind auf West. 215 Grad liegen jetzt an. Nach Bratkartoffeln und Frikadellen von gestern mit Senfgurke dreht der Wind weiter nach rechts. Ab 22.00 Uhr kommt Dünung auf. Ich schätze den Abstand zwischen den Kämmen auf mehr als 100 m und die Wellenhöhe auf 4 m. Es wird ein wunderschöner Abend. Die Sonne geht unter. Ich höre dazu Musik von den Beatles und trinke ein Glas Wein. Es folgt allerdings eine schlimme Nacht. Der Wind ist sehr unbeständig. Sobald die Segel schlagen, stelle ich den Motor an. Sobald es mir möglich erscheint, stelle ich ihn wieder aus.

Am Vormittag des **11.Juni** nimmt die Dünung noch weiter zu. Der Wind schläft dagegen ein. Ich muss wieder motoren. Zwei Delphine spielen mit meinem Boot. Ich sehe, wie in ca.100 m Entfernung höchstwahrscheinlich Thunfische vor irgendeinem Räuber fliehen. Ständig fliegen Fische durch die Luft. Das Wasser ist unglaublich blau. Ein Blick in die Seekarte verrät mir, dass ich gerade 4,8 km Wasser unter mir habe. Abends dreht der Wind endlich auf NNO und nimmt auf 3 Bft zu. Ich kann Segel setzen. Die Genua wird ausgebaumt.

Am **12. Juni** gegen 02.00 Uhr schläft der Wind wieder ein. Ich muss erneut motoren. Erst am frühen Morgen kommt wieder Wind aus NO auf, erst mit 4, später mit 5 Bft, gegen Mittag mit 5 bis 6 Bft. Ab Mittag trage ich nur noch die Genua II. Im Verlauf des Nachmittags wird es immer stürmischer. Ab 18.00 Uhr trage ich nur noch eine Fock mit ca. 14 qm. Ab 19.00 Uhr habe ich einen ausgewachsenen Sturm. Ich laufe zunächst nur vor Topp und Takel 3,9 kn, später mit einer 6,1 qm großen Sturmfock über 6 kn. Gott sei Dank ist die Sturmfock nicht größer. Die Nachtfahrt nach La Coruna wird zu einem wahren Höllenritt. Besonders proble-

matisch sind die Zeiten, in denen ich, aus welchen Gründen auch immer, unter Deck muss (navigieren, essen, Toilette). Zweimal schlägt das Schiff quer, einmal habe ich 30 cm Wasser im Cockpit. Es stürmt unentwegt die ganze Nacht.

Am **13. Juni** um 05.00 Uhr, mache ich in La Coruna an einer Mooringtonne fest. Ich bin fix und fertig, habe während der gesamten Biskayaüberquerung praktisch nicht geschlafen. Ich bin daher besonders begeistert, als ich um 08.00 Uhr geweckt werde, um ein Formular mit ca. 30 Angaben auszufüllen. Nachdem dies erledigt ist, schlafe ich bis in den Nachmittag hinein. Nachmittags verlege ich an einen Schwimmsteg. Dort spreche ich mit Engländern, die in der letzten Nacht von England nach La Coruna gekommen und nur wenige Meilen von mir entfernt gewesen sind. Sie haben vor dem Wind ständig 35 bis 40 kn, zum Teil 45 kn gemessen. Das sind ausgewachsene 9 Beaufort.

Montag, 14. Juni

Nachdem ich herrlich geschlafen, geduscht und gefrühstückt habe, mache ich einen Hafentag in La Coruna. Es ist eine wunderschöne Stadt.

Am **Dienstag, dem 15. Juni**, kommt mein Sohn Oliver aus Lissabon mit einem Mietwagen. Er will mit mir nach Camarinas segeln, ca. 40 sm südwestlich von La Coruna. Abends sehen wir uns allerdings zunächst das Fußball-Länderspiel Deutschland – Holland an, von dem wir recht angetan sind.

Am **Mittwoch, dem 16. Juni**, um 10.00 Uhr, legen Oliver und ich ab. Zunächst können wir bei N 3 segeln. Später schläft der Wind ein und wir müssen motoren. Um 19.20 Uhr machen wir in Camarinas fest. Ich fühle mich wie in einem norwegischen Fjord. Die Landschaftsformation ist sehr ähnlich. Es ist alles grün. Ich erfahre – später dann auch am eigenen Leib –, dass Nordwestspanien eine ausgesprochen feuchte Ecke ist.

Am **Donnerstag, dem 17. Juni**, um 11.30 Uhr, fährt Oliver mit dem Bus Richtung La Coruna, wo sein Mietwagen steht. Ich beschließe, den Sprung zu den Azoren zu machen. Nach Jürgen Schaefers Mitteilung sind die Aussichten zwar nicht ideal, aber doch vertretbar. Ich soll zunächst nordwestliche Winde haben. In drei, vier Tagen sollen allerdings – vorübergehend – SW 5 bis 6 möglich sein. Damit kann ich leben. Als ich um 12.40 Uhr ablege und bis zum Wegepunkt bei Sao Miguel 791 sm vor mir habe – Kurs 256 Grad – ist das Schiff gut verproviantiert. Ich habe ausreichend Wasser und insgesamt ca. 75 l Diesel an Bord, mit denen ich immerhin über 60 Stunden motoren könnte. Unter Motor geht es dann auch los, denn der Wind läuft um und erreicht nur 1 Bft. Um 15.00 Uhr kann ich Segel setzen. Der Wind weht ziemlich genau aus West. Ich kann 235 statt 256 Grad halten. Dieses Vergnügen währt allerdings nicht lange. Auf gesamter Breite kommt Nebel auf, der mir, als er mich erreicht, höchstens 50 m Sicht lässt. Weil der Wind inzwischen wieder eingeschlafen ist und ich motoren muss, höre ich neben meinem eigenen Motorengeräusch überhaupt nichts. Als ich die frische Bugwelle eines Schiffes kreuze, das meinen Kurs ziemlich genau rechtwinklig gequert haben muss und das ich weder gesehen noch gehört habe, beschließe ich, umzukehren. Ich halte es für Wahnsinn, in das sehr stark befahrene Verkehrstrennungsgebiet, das ich noch nicht erreicht habe, einzulaufen. Hätte ich doch ein Radargerät! Den Hafen von Camarinas erreiche ich nur mit Hilfe des GPS. Ich habe einen Wegepunkt am Eingang der Bucht und einen ca. 800 m südlich der Hafentmole. Den Molenkopf selbst als Wegepunkt einzugeben, erspare ich mir. Das bereue ich später. Ich verfehle die Mole tatsächlich, fahre, wie sich dann herausstellt, 30 bis 40 m an ihr vorbei, ohne sie zu sehen. Inzwischen verstehe ich, warum die Küste zwischen La Coruna und Kap Finisterre von den Einheimischen „costa del morte“

genannt wird. Erstens herrscht auch wegen des Kap-Effektes sehr häufig Starkwind. Zweitens kommt auch im Sommer immer wieder schlagartig dichter Nebel auf und schließlich lässt die felsige Küste, jedenfalls bei hartem Wetter, weder Schiff noch Mensch bei einer Strandung auch nur die Spur einer Chance. Eine Segelyacht aus Gibraltar ist denn auch in der vergangenen Nacht durch einen Navigationsfehler (Übermüdung) in die Steine geraten und hat trotz relativ ruhiger Wind- und Wellenverhältnisse schweren Schaden genommen. Mit Hilfe von Einheimischen hat man sie wieder aus den Steinen bekommen. Allerdings nahm das Schiff fürchterlich viel Wasser am Kielschwein. Das Ruder war abgebrochen. Das Boot hängt jetzt in Gurten im Kran und bietet ein Bild des Jammers.

Am **Freitag, dem 18. Juni**, ab 10.00 Uhr, unternahme ich den zweiten Versuch. Es herrscht absolute Flaute und es ist diesig, allerdings nicht neblig. Ich muss motoren. Um 16.00 Uhr bin ich von Delphinen umringt. Ich schätze, dass ca. 50 Delphine gleichzeitig um mein Schiff sausen, aus dem Wasser schnellen, Bauchklatscher machen und mich ihre ganze Lebensfreude spüren lassen. Meine über UKW an Finisterre Trafico, die Radarüberwachung des Verkehrstrennungsgebietes, durchgegebene Bitte, mich auf meinem Weg durch das Verkehrstrennungsgebiet ein wenig im (Radar-) Auge zu haben, erweist sich später als erfolglos. Man hat mich schlicht und einfach vergessen. Wenn ich nicht zwei von Süden kommenden Frachtern ausgewichen wäre, wäre ich von ihnen über den Haufen gefahren worden. Um 17.00 Uhr habe ich das Verkehrstrennungsgebiet hinter mir. Ich bin froh darüber. Ab 17.00 Uhr kommt etwas Wind aus NW auf. Ich kann Segel setzen und meinen Sollkurs 255 Grad halten. Um 18.15 Uhr stelle ich fest, dass es voran geht. Ich habe schon 1/20 der Strecke hinter mir. Um 19.34 Uhr sehe ich direkt bei mir den ersten Wal. Ich kann seine Größe schlecht schätzen. Um 20.10 Uhr taucht ganz in meiner Nähe ein Walpärchen welchen Geschlechts auch immer auf. Ich bewundere die Flugkünste der Albatrosse.

Sonnabend, 19. Juni

Ich habe eine schlimme lange Nacht hinter mir. Es war kalt und naß. Die Nacht dauerte geschlagene sieben Stunden. Dass die Nächte im Süden so viel länger sind als im Norden, hatte ich nicht bedacht. Von 06.30 bis 08.30 Uhr gelingt es mir, zu schlafen. Um 10.00 Uhr stelle ich mein erstes Etmal mit 128 sm fest. Das ist nicht schlecht. Es liegt noch ein Rest von 669 sm vor mir. Der Wind weht mit 2 bis 3 Bft aus Nord. Mittags schläft der Wind ein. Die Sonne knallt vom Himmel. Obwohl ich hundemüde bin, kann ich nicht schlafen. Nachmittags dreht der Wind auf Westsüdwest, ist aber nach wie vor schwach. Um 16.30 Uhr zeigt sich ein stark ausgeprägter Halo, der nach meinen Erfahrungen meistens nichts Gutes bedeutet. Um 20.15 Uhr befinde ich mich bei W 3 und starkem Regen an der Kreuz. Meinen Sollkurs kann ich nicht annähernd halten.

In der Nacht zu **Sonntag, dem 20. Juni**, dreht der Wind zunächst auf SSW. Dann dreht er wieder nach rechts. Von meinem Sollkurs 253 Grad bin ich mit 283 Grad weit entfernt. Gegen Morgen gelingt es mir, allenfalls eine Stunde zu schlafen. Als ich hochkomme, quert ein dicker Frachter eine halbe Seemeile vor mir meinen Kurs. Inzwischen weht der Wind mit 2 aus WSW, der Richtung, in die ich will. Ich werfe die Maschine an. Mein zweites Etmal stelle ich mit 120 sm fest. Ich habe noch einen Rest von 549 sm vor mir. Ab Mittag wird der Wind zum Verzweifeln unbeständig. Ich schätze, dass ich ca. 10mal die Segel wechsele. Schließlich setzt sich Wind zwischen SW und WSW 3 bis 4 durch. Ich kann zunächst auf Steuerbordbug 280, später nur 293 Grad laufen. Also wird wieder motort. Um 13.00 Uhr unternahme ich meinen nächsten Segelversuch. Der Wind hat wieder ein wenig nach links gedreht. Ich kann nun auf Steuerbordbug mit 4,3 kn 277 Grad halten. Ich habe jetzt ein Drittel der Strecke zu den Azoren hinter mir. Am frühen Nachmittag bin ich fast auf Kurs. Das Schiff läuft 4,2 kn über

Grund. Ich bin wirklich recht allein auf dem Nordatlantik. Ich sehe kein Schiff und merkwürdigerweise auch überhaupt keine Tiere mehr, nicht einmal mehr Albatrosse oder andere Seevögel. Im Laufe des Nachmittags komme ich wieder immer weiter vom Kurs ab. Ein Schauer folgt dem nächsten. Ich fange wieder an zu motoren. Dabei knallt der Bug allerdings beim Einsetzen so, dass es kaum auszuhalten ist. Also fange ich wieder an zu segeln. Jetzt kann ich auf Backbordbug 236 Grad halten. Ich bekomme keine Wetterberichte mehr rein. Ich beschließe, mir eine andere Einstellung zuzulegen. Ich lasse die Kiste laufen, wohin sie will, höre Barockmusik auf CD und trinke ein Glas Wein. Und siehe da, plötzlich geht es wieder (fast). Ich kann auf Backbordbug 235 Grad (statt 252 Grad) halten. Der Wind nimmt auf 4 bis 5 zu. Ich trage jetzt die Genua II und ein einfach gerefftes Groß. Am Wind funktioniert meine Windsteueranlage wunderbar. Trotzdem folgt eine schlimme Nacht. Es regnet unentwegt. Das Boot setzt fürchterlich hart in die vollkommen verquere See ein. Meistens bin ich 25 Grad oder mehr ab vom Kurs.

Montag, 21. Juni

Es gelingt mir morgens, wieder ein bis zwei Stunden zu schlafen. Als ich aufwache, bin ich mehr als 50 Grad vom Kurs entfernt. Ich wende nach Steuerbord. Jetzt habe ich eine wirklich grobe See genau von vorn. Ich kann auf Steuerbordbug 285 statt 255 Grad halten. Ich habe noch 455 sm vor mir und stelle mir den Rest der Reise vor, wenn sich keine Winddrehung einstellt. Diese kommt dann aber doch. Um 11.00 Uhr bin ich mit 260 Grad bis auf 5 Grad an meinen Sollkurs 255 Grad herangekommen. Nach zwei weiteren Drehern liegen schließlich 254 Grad bei Südsüdwest 3 Bft an. Zur Feier des Tages gibt es Coc au vin aus der Dose und keine Spiegeleier. Ab mittags wird es zunehmend härter. Ich setze die Fock anstelle der Genua II und nehme ein zweites Reff ins Großsegel. Das Schiff läuft mit 5,7 bis 6 kn auf Kurs. Kehrseite der Medaille ist aufgrund einer fürchterlichen Kreuzsee ein kaum erträgliches Geknalle beim Einsetzen des Bootes. Nachmittags bin ich wieder an der Kreuz. Es fehlen im Schnitt 25 Grad zu meinem Kurs. Das Schlagen beim Einsetzen wird immer schlimmer. Mein Schiff tut mir leid. Ich stelle Wasser unter den Vorschiffskoje fest. Es kommt, wie ich dann herausfinde, aus dem Kettenkasten. Der Mastkragen ist auch nicht dicht. Es tropft relativ viel Wasser auf die Polster, die ich deshalb beiseite räume. Ich trinke erst einmal ein Bier. Das erste Mal befasse ich mich mit der Frage, ob ich umkehren oder gleich nach Falmouth segeln sollte. Im nächsten Moment werden diese Gedanken jedoch gleich wieder verworfen. Immerhin habe ich fast die Hälfte der Strecke zu den Azoren hinter mir. Das Geknalle wird jedoch noch unerträglicher. Ich beschließe, noch eine Nacht und einen Tag abzuwarten. Am frühen Abend brate ich mir Minisalami mit Eiern. Ich kann schon gackern. Dazu genehmige ich mir zwei Bier und zwei Brandy. Schade, dass niemand da ist. Um 21.00 Uhr dreht der Wind nach rechts, nachdem die Wolken das schon vorher getan hatten. Wieder bekomme ich keinen Wetterbericht. Um 21.20 Uhr „feiere“ ich Bergfest. Ich habe 396 von 791 sm hinter mir. Der Sollkurs beträgt 253 Grad, ich laufe 283 Grad. Bis Mitternacht wende ich noch drei- bis viermal hin und her. Kurz vor Mitternacht brist es noch stärker auf. Ich kann die Fock und das zweifach gereffte Groß nicht mehr tragen. Die See wird noch verrückter. Jetzt reicht es! Ich beschließe – das erste Mal in meinem Leben nicht nur zu Übungszwecken - beizudrehen. Gott sei Dank geht dies bei meinem Schiff gut. Ich erlebe trotzdem eine schlimme Nacht. Meine Versuche, zu schlafen, misslingen. Der Druck auf Rigg und Schiff wird immer stärker. Es regnet zunehmend.

Am Morgen des **22. Juni** liege ich bei 8 Bft aus Westsüdwest und schweren Schauerböen immer noch beigedreht. Die Segel sind zu groß. Das Schiff arbeitet zu hart. Ich muss die Segelfläche verkleinern. Ich überlege, wie ich dies am besten mache und beschließe, damit das Schiff nicht abfällt oder in den Wind geht, beide Fallen gleichzeitig loszuwerfen. So geschieht

es denn auch. Die Segel schlagen erbärmlich. Das Großsegel wird provisorisch aufgetucht. Die Kreuzfock berge ich und setze die Sturmfock. Dann binde ich das dritte Reff in das Groß. Danach setze ich beide Segel. Beim Durchsetzen der Reihleine passiert es: Sie reißt. Ich wende auf Backbordbug und drehe erneut bei. Das Achterliek des Großsegels killt bei inzwischen bestimmt 9 Bft fürchterlich. Ich brauche Zeit zum Überlegen und bleibe begedreht liegen bis nachmittags. Inzwischen habe ich einen Wetterbericht von Radio France International bekommen. Er sagt weiterhin Wind aus Westsüdwest, allerdings nur noch mit 6 Bft, voraus. Nachmittags beschließe ich, nach Spanien zurückzusegeln. An der Kreuz wäre ich noch mindestens eine Woche unterwegs. Das Großsegel könnte ich sehr wahrscheinlich schon weit vor den Azoren in Fetzen vom Mast holen. Außerdem bin ich inzwischen körperlich vollkommen erledigt. Ich laufe mit Sturmfock und Windsteueranlage ab. Gott sei Dank funktioniert diese Kombination hervorragend. Das Ablaufen fällt mir unendlich schwer. Immerhin hatte ich 403 sm der Strecke hinter mir und nur noch 388 sm vor mir. Es geht mir immer schlechter. Letzte Nacht habe ich überhaupt nicht geschlafen. Ich habe wahnsinnige Nackenschmerzen und nehme Schmerzmittel. Alles ist nass. Es regnet unentwegt. Gegen

Abend kann ich die Fock statt der Sturmfock setzen. Ich unternehme noch einen Versuch, nur mit der Fock aufzukreuzen. Ich bin jedoch auf beiden Bugen 50 und mehr Grad weg vom Kurs. Das Schiff knallt wieder fürchterlich. Ich beschließe, mein Schiff nicht zu ruinieren und laufe wieder ab. Um 13.40 Uhr empfangen ich einen Wetterbericht von RFI. Es werden SW 6 bis 7 und schwere Schauerböen angesagt. Es soll wohl nicht sein. Ab nachmittags kommt es dann ganz anders. Der Wind schläft ein. Bei SW 1 bis 2 und einer Bullensee schlagen die Segel wie verrückt. Ich nehme das Vorsegel herunter und setze das Großsegel zum Stützen fest. Überhaupt: Ich stelle nicht zum ersten Mal fest, dass Segeln jedenfalls über längere Zeiträume unter solchen Bedingungen keinen Spaß macht. Ich zwingen mich aber zur Ordnung. Das Schiff wird, soweit möglich, getrocknet und sauber gemacht.

Die Nacht auf **Mittwoch, den 23. Juni** ist wieder lang und feucht. Entweder es nieselt oder es regnet. Der Wind weht nach wie vor aus SW. Die See ist immer noch sehr hoch. Mir macht der Schlafmangel ernsthaft zu schaffen. Teilweise ist mir übel. Dann höre ich unter Deck Stimmen. Ich kontrolliere alle Radios, stelle aber fest, dass keines eingeschaltet ist. Die einzige Freude bereiten mir die von mir geliebten Delphine, die ich allerdings nachts nur an dem von ihnen erzeugten Meeresleuchten erkenne. Es regnet auch den ganzen Vormittag. Ich bekomme Kreislaufprobleme. Ständig habe ich einen patschnassen Kopf. Nach Müsli mit H-Milch zu Mittag haue ich mich hin. Ich kann aber tagsüber nicht schlafen. Die Deutsche Welle berichtet von einem Sturmtief über England, das nach Osten zieht. Zu Hause dürfte miserables Wetter sein. Ich ärgere mich über RFI. Zum einen werden die Wetterberichte nur auf Französisch durchgegeben, zum anderen handelt es sich offenbar um Wettbewerbe im Schnellsprechen. Ich bekomme immer nur die Hälfte mit. Ich laufe auch diesen Tag ständig platt vor dem Laken bei 73 Grad Kurs, d. h. der Wind kommt genau von den Azoren. Um 16.00 Uhr habe ich ein Drittel der Rückreise von 403 sm hinter mir. Es liegen noch 268 sm vor mir.

In der Nacht zum **24. Juni** regnet es weiterhin unentwegt. Es wird flauer. Ich bin so kaputt, dass ich mich im Ölzeug mit der Kapuze über dem Kopf unten ins Cockpit lege und dort tatsächlich eine halbe bis eine Stunde schlafe. Um 10.00 Uhr habe ich noch 175 sm vor mir. Es kommt wieder Nebel auf. Der Wind schläft ein. Ich muss wieder motoren. Mittags empfangen und verstehe ich wieder einen Wetterbericht von Radio France International. Für das vor mir liegende Gebiet werden SW 6 bis 7 vorausgesagt. Es kommt jedoch ganz anders. Es weht nachmittags erst mit 1 bis 2, dann mit 3 aus ONO. Ich bin es endgültig leid. Abends checke ich meinen Dieselvorrat und stelle fest, dass ich insgesamt noch über 40 Liter habe. Damit käme ich notfalls bis Camarinas. Ich habe den ganzen Tag kein Schiff und kein Tier außer den

sog. Spanischen Galeeren gesehen. Ich fahre tagelang durch ein Meer dieser Segelqualen. Einige von ihnen sind an Deck vertrocknet und erzeugen bläuliche Flecken. Schließlich lässt sich eine Möwe sehen, die jedoch wieder abzieht. Abends gegen 22.00 Uhr kommt wieder Nebel auf. Ich stelle fest, dass es noch schönere Dinge gibt als bei Sollkurs 71 Grad und nord-östlichem Wind bei Nebel und Dunkelheit durch den Nordatlantik zu fahren. Ich rede mit mir selbst. In der Nacht stellt sich der von Finisterre Trafico vorausgesagte Nordwind nicht ein. Es bleibt bei ONO 1 bis 2. Ich muss motoren.

Am **25. Juni** um 10.00 Uhr habe ich noch einen Rest von 60 sm bis Camarinas vor mir. Am späten Vormittag kommt Wind aus Süd auf. Ich segle mit Vollzeug und bei herrlichem Wetter Richtung Camarinas. Sieben bis acht Delphine begrüßen mich. Ich liebe diese Tiere. Endlich habe ich auch wieder ein Funknetz und kann telefonieren. Um 20.00 Uhr mache ich in Camarinas fest. Wer beschreibt mein Erstaunen, als plötzlich meine SSC – Kameradin Christel Michel beim Anlegen eine Leine entgegennimmt. Eigentlich dürfte ich nicht mehr stehen können. Ich bin aber derart überdreht, dass ich trotz meiner Müdigkeit mit Christel, Kirsten und Ulli einen sehr netten Abend auf Christels und Kirstens „Pirol“ verbringe, die sich auf dem Weg von Südportugal nach Schleswig befindet.

Am **26. Juni** wache ich um 10.00 Uhr auf. Mit Hilfe von Ulli und Werkzeug von der „Pirol“ gelingt es mir, eine neue Reihleine ins Achterliek einzuziehen. Außerdem ist die Buchse, in der der Autohelm steckt, vollkommen ausgeschlagen. Ich setze sie etwas tiefer mit GFK-Spachtel wieder ein. Außerdem werden zwei Waschmaschinen voll gewaschen, Diesel und Wasser aufgefüllt und das ganze Schiff sauber gemacht. Ich befasse mich den ganzen Tag mit der Frage, ob ich – bei guter Wettervorhersage - noch ein drittes Mal zu den Azoren starten sollte und könnte. Ergebnis ist: Ich habe dafür keine Zeit mehr, weil ich aus familiären Gründen Ende Juli unbedingt zu Hause sein muß.

Abends ist die kleine Gaststätte des Segelclubs, die von Carmen geführt wird, rappellvoll. 90 Prozent sind Holländer. Es wird das Fußballspiel Holland – Schweden übertragen.

Am **Sonntag, dem 27. Juni** um 07.15 Uhr legen die „Pirol“ und ich bei Nieselregen und Flaute ab. Später scheint die Sonne, aber Wind über 1 bis 2 stellt sich nicht ein. Wir müssen also motoren. Am späten Nachmittag machen wir in La Coruna fest. Wir sprechen über die weitere Planung. Die „Pirol“ will die Biskaya aussegeln. Ich habe mich noch nicht festgelegt, ob ich dies ebenfalls tue oder wieder quer über die Biskaya gehe.

Wir kommen allerdings weder am **Montag, dem 28. Juni**, noch am **Dienstag, dem 29. Juni** los. Denn es bläst aus N bis NNO mit 6, also genau in die Bucht von La Coruna hinein. So verbringen wir zwei sehr schöne Tage in La Coruna.

Am **Mittwoch, dem 30. Juni** legen beide Schiffe um 07.00 Uhr ab. Unser Ziel ist Vivero, die nördlichste Stadt Spaniens, ca. 50 sm von La Coruna entfernt. Am späten Vormittag taucht maximal 20 m neben meinem Boot an Backbord ein Wal auf. Etwas später taucht er an Steuerbord auf. Nachmittags kommt herrlicher Wind aus West auf. Ich segle mit Schmetterling die grandiose Küste entlang. Dabei werde ich noch einmal von einem Wal und von etlichen Delphinen besucht. Abends bin ich wieder auf der „Pirol“.

Am **Donnerstag, dem 01. Juli** gehen beide Schiffe wieder um 07.30 Uhr los. Unser Ziel ist Luearca. Der Wind läuft bei 1 bis 2 Windstärken um, so dass wir schon wieder motoren müssen. Um 09.00 Uhr telefoniere ich mit Wolfgang. Er berichtet mir, dass für die nächsten vier bis fünf Tage für die gesamte Biskaya eine stabile Westwindlage vorhergesagt werde bei ma-

ximal 5 Bft. Ich schlage einen Haken nach Backbord und lasse meinen Kochtopf mit vorgekochter Tomaten-Hack-Soße auf der „Piról“ zurück. Ich verabschiede mich per UKW von Ulli. Die beiden Frauen schlafen. Mein Ziel ist wieder Camaret bei Brest. Bis zum Wegepunkt bei Ras de Sein sind es 276 sm. Den Kurs 38 Grad kann ich bei NNW 2 bis 3 nicht ganz halten. Mittags dreht der Wind auf WNW und nimmt auf 4 zu. Es ist herrliches Wetter. Spanien gerät erst nach 30 sm außer Sicht. Das Schiff läuft meistens 6 kn. Ich habe aber ständig einen halben bis einen Knoten Strom gegenan. Um 22.30 Uhr muss ich das zweite Reff ins Groß nehmen. Um 23.00 Uhr nehme ich das Großsegel ganz weg. Geht es schon wieder los? Das Schiff läuft nur unter der Genua II 5,8 kn. Das langt für die Nacht. Außerdem funktioniert die Windsteuer bei halbem und bei achterlicherem Wind besonders gut, wenn das Großsegel nicht oben ist.

Am **Freitag, dem 02. Juli** um 03.00 Uhr nachts ist es dann wieder soweit. Ich habe wieder an die 7 Bft. Ich setze die Fock statt der Genua II. Die See ist im Verhältnis zur Windstärke ungewöhnlich hoch. Ich muss bei dieser Bullensee auf die Toilette. Ständig knallt mir der Klo- deckel in den Rücken. Schweißgebadet komme ich schließlich wieder an Deck. Morgens um 07.00 Uhr flaut es etwas ab. Ich setze das Großsegel mit zwei Reffs zur Fock. Ich habe in dieser Nacht keine Minute geschlafen. Es türmen sich wahre Wasserberge auf. Ich schätze sie auf 8 bis 10 m. Langsam habe ich die Schnauze voll. Im Laufe des Vormittags flaut es auf WNW 4 bis 5 ab. Ich setze wieder die Genua II und nehme ein Reff aus dem Groß. Die See ist nach wie vor unwahrscheinlich hoch. Ist man mit dem Schiff im Wellental, herrscht absolute Flaute. Ansonsten ist das Wetter schön. Wenn nur der Schlafmangel nicht wäre. Er macht mir ernsthafte Probleme.

Abends geht das Theater wieder los. Zunächst nehme ich wieder das zweite Reff ins Großsegel, später das Großsegel wieder ganz weg. Aus mir nicht erklärlichen Gründen läuft die See kreuz und quer. Es ist ein entsetzliches Geschwammel. An Schlafen oder auch nur Liegen ist nicht zu denken. Ich wünsche mir ein einigermaßen ruhig liegendes Schiff. Um 23.00 Uhr ist es dann wieder soweit. Es hackt schon wieder. Ich muss wieder die Genua II durch die Fock ersetzen. Damit läuft das Schiff 5,8 kn durchs Wasser.

Am Vormittag des **03. Juli** flaut es immer weiter ab. Schließlich fahre ich Vollzeug. Die Durchfahrt durch Ras de Sein wird allerdings trotz nur 2 Bft und blauen Himmels wirklich schlimm. Nach dem Tidenstand und dem Reeds-Almanach soll ich 0,9 kn N -Strom haben. Stattdessen sind es 6,8 kn. Die beiden Leuchttürme an Steuerbord schießen nur so an mir vorbei. Plötzlich kocht die See vor mir. Die Races bilden wahre Wasserwände. Das Schiff läuft mit 45 Grad in der Längsachse die Welle hoch und ebenso wieder herunter. Es knallt fürchterlich. Zweimal kommt das Wasser grün über den Bug und das ganze Schiff ins Cockpit. Ich mache kaum noch Fahrt und muss die Maschine anwerfen. Mit Motorunterstützung versuche ich, diese steilen Berge etwas schräger anzufahren. Auch dabei brechen die Seen mehrfach auf dem Schiff. Nach gut 10 Minuten ist der Spuk vorbei. Ich habe wieder vollkommen glattes Wasser. Nie wieder werde ich zwischen der Ile de Sein und dem Festland hindurchfahren!!

Um 17.10 Uhr mache ich in Camaret fest. Ich bin fix und fertig. Nachts stürmt es. Wolkenbrüche kommen herunter. Es leckt am Mast, am Vorluk, am Kettenkasten und Steuerbord vorne an der Lochleiste. Ich habe viel zu tun im Winter.

Am **Sonntag, dem 04. Juli** lecke ich meine Wunden. Es gelingt mir, den Mastkragen dicht zu bekommen, ebenso das Vorluk. Am Kettenkasten und bei der Alulochleiste werde ich erst im Winter etwas tun können. Meine Versuche, die Segel zu trocknen, scheitern. Sie sind einfach

zu salzig. Abspülen darf ich sie nicht. Ich lerne nette Leute aus Greetsiel kennen, die sich am Anfang einer mehrjährigen Weltumsegelung befinden. Außerdem unterhalte ich mich wieder sehr nett mit mehreren Franzosen. Ich stelle fest, dass sie besonders aufgeschlossen und freundlich sind. Ich erlebe dann einen sehr schönen Abend an Bord meiner „Benoli“ bei Baguette, Käse, Shrimps, Weißwein und Händel.

Am **Montag, dem 05. Juli** um 11.30 Uhr lege ich ab mit dem Ziel Guernsey. Die Sonne knallt vom Himmel. Es ist absolut flau. Ich muss also wieder motoren. Wieder durchfahre ich den Chenal du Four, die Durchfahrt hinter der Île d'Ouessant. Erst gegen 15.00 Uhr kommt ein leichter Wind – 2 bis 3 Bft – aus NW auf. Der Strom, der bislang mit 1 bis 2 kn von vorne kam, schiebt jetzt mit 2, später 3 kn von achtern. Abends schläft der Wind wieder ein, so dass ich ab 21.15 Uhr wieder motore. Dabei bleibt es dann auch die ganze Nacht. Ich fahre durch riesige Tangfelder. Hin und wieder muss ich das Ruder der Windsteueranlage von Tangballen befreien. Ich erlebe jedoch eine sehr schöne Nacht. Ich bewundere die vielen sehr hellen Leuchtfeuer in Frankreich und fühle mich wohl.

Im Laufe der Nacht zum **06. Juli** kentert der Strom. Um 02.00 Uhr habe ich 2,5 kn Strom von vorne. Es ist lausekalt. Ich erlebe jedoch einen wunderschönen Sonnenaufgang. Es ist mir in dieser Nacht tatsächlich mehrfach gelungen, etwas zu schlafen und mich dann von der Eieruhr (15 Minuten) wecken zu lassen. Offensichtlich hat es an den zu ruppigen Verhältnissen gelegen, dass ich dies früher nicht geschafft habe. Um 12.30 Uhr mache ich in St. Peter Port auf Guernsey fest. Nachmittags schlafe ich 3 ½ Stunden, abends erobere ich die wunderschöne Stadt. Gott sei Dank ist es mir gelungen, über das Süll in den später total überfüllten Innenhafen zu kommen. In St. Peter Port ist das Süll – eigentlich nur eine Mauer in der Hafeneinfahrt – ungefähr 2,5 m hoch, so dass das Wasser nur bis zur Oberkante dieser Mauer aus dem Hafen abfließen kann. In den Hafen einlaufen und auslaufen kann man nur, wenn genügend Wasser über dem Süll steht. Das wird von Pegeln angezeigt. Genial einfaches Patent. Der Tidenhub auf den Kanalinseln ist gewaltig – bis 14 Meter. Den Abend verbringe ich bei Bob und Judy, zwei netten Amerikanern, an Bord ihrer Colin Archer.

Meinen Plan, am **Mittwoch, dem 07. Juli**, weiterzufahren, muss ich aufgeben. Es sind NO 6 bis 7 angesagt und mein Kurs nach Cap de la Hague ist Nordost. Schließlich kommt schwerer Dauerregen auf. Er ist so dicht, dass sogar das Nebelhorn am Hafeneingang eingeschaltet wird. Im Laufe des Tages nimmt der Wind immer mehr zu. Schließlich sind es nach den Anzeigeelementen auf den umliegenden Yachten 10 Bft. Einige Oldtimer, die außerhalb des Hafens in einer Bucht liegen, geraten, weil der Wind ungünstig dreht und sie nun auf Legerwall liegen, in Seenot. Die Anker halten nicht. Die Maschinen schaffen es nicht gegen den Sturm. Schließlich werden sie vom Seenotrettungskreuzer und zwei Schleppern in den Hafen geholt, wo sie ausnahmsweise im Handelshafen festmachen dürfen.

Abends nimmt der Wind noch weiter zu. Neben mir liegen zwei schwere Schiffe von 11 und 12 m Länge. Meine Fender sind platt wie Briefmarken. Ich bekomme von den Nachbarn zwei dicke Kugelfender dazu, die wir gemeinsam ausbringen. Damit geht es einigermäßen. Einer der Nachbarn erzählt mir, dass draußen im Kanal gerade 65 kn gemessen worden sind = 12 Bft. In dieser Nacht macht niemand im Hafen auch nur ein Auge zu. Erst ab 04.00 Uhr kehrt etwas Ruhe ein, weil das Wasser bis zur Oberkante des Sülls gefallen ist und dadurch kein Seegang mehr im Hafen ist. Am nächsten Morgen erfahre ich aus den Nachrichten, dass es in England zwei Unwettertote gegeben hat und zahllose Bäume entwurzelt worden sind.

Am **Donnerstag, dem 08. Juli** berichtet der Wetterbericht von einem Tief von 991 direkt bei den Kanalinseln und sagt 8 Bft bei starkem Regen voraus. Also bleibe ich noch einen Tag im Hafen. Der Wind trifft ein, der Regen an diesem Tage nicht. Bei einem meiner Rundgänge entdeckte ich in einem Hafenbecken einen Katamaran mit einem Antrieb, den ich noch nie gesehen habe. In der Mitte des Bootes steht kein Mast mit Segeln, sondern eine Windmühle. Die Kraft, die diese Windmühle erzeugt, wird auf eine Schraube übertragen – total verrückt -. Wie soll man so ein Schiff überhaupt nennen?

Am Morgen des **09. Juli** lasse ich mich vom Hafenmeister und von einheimischen Seglern beraten, wie ich am besten durch das Alderney Race komme. Nach den Handbüchern können zwischen Alderney und dem französischen Festland (Cap de la Hague) bis zu 10 kn Strom stehen. Bei bestimmten Verhältnissen ist das Race für kleinere Boote wirklich gefährlich. Da Nipp-Zeit ist und der Wind nur mit 4 Bft aus Nordwest bläst, macht sich um 11.30 Uhr (vorher ist nicht genügend Wasser über dem Süll) eine ganze Horde von Booten auf nach Norden. Ich komme schließlich vollkommen ungeschoren durch das Alderney Race. Meine Höchsfahrt über Grund betrug bei 6,2 kn durchs Wasser 11,1 kn. Knapp 5 kn Schiebestrom sind nicht schlecht. Nach Umrundung des Cap de la Hague sehe ich deutlich die Gebäude der riesigen französischen Wiederaufarbeitungsanlage für Kernbrennstäbe. Irgendwie habe ich beim Vorbeifahren doch ein komisches Gefühl. Es ist allerdings herrliches Segeln. Um 17.45 Uhr mache ich in Cherbourg fest, einem riesigen Militär- und Zivilhafen hinter einem noch riesigeren Vorhafen, dessen Molen mit vier Forts besetzt sind. Abends bin ich bei meinen Nachbarn, einem Schweizer Ehepaar mit riesigem Motorboot, zu Gast.

Am **Sonntag, dem 10. Juli** ist strahlender Sonnenschein. Der Wind bläst mit 3 bis 4 aus West. Ich setze noch in der Hafeneinfahrt den Spinnaker. Zwei Stunden später nimmt der Wind so stark zu, dass ich den Spi vorsichtshalber wegnehme. Später habe ich dann wieder Flaute. Ich kann also wieder motoren. Um 22.25 Uhr mache ich in Le Havre fest. Es handelt sich um eine ausgesprochen hässliche Stadt mit einem gigantischen Yachthafen.

Am **Sonntag, dem 11. Juli** lege ich um 10.30 Uhr ab. Der Wind bläst mit 5 bis 6 aus WNW und ein Schauer jagt den nächsten. Mit Fock und einfach gerefftem Groß kommt das Schiff gut voran. Ich segle eine wunderschöne Küste entlang. Von Le Havre bis zur Mündung der Somme, also nördlich von Dieppe, besteht diese grandiose Küste aus Kreide. Um 19.30 Uhr bin ich in Dieppe, einer sehr schönen Stadt. Der Hafen liegt mitten im Zentrum. Dafür darf man 23,00 Euro für die Nacht bezahlen.

Am **12. Juli** mache ich Hafentag. Ich muss endlich wieder einmal waschen. Abends gibt es selbst in Weinsud gekochte Muscheln mit Baguette und Wein. Es schmeckt gut. Allerdings geht das Alleinsein mir inzwischen auf den Keks. Ich beschließe, möglichst schnell nach Hause zu kommen.

Am **13. Juli** lege ich um 09.30 Uhr bei strahlend blauem Himmel und absoluter Flaute ab. Erst am späten Nachmittag kommt Wind auf – W 3 - . Das Segeln bringt mir richtig Spaß. Um 20.00 Uhr ist Boulogne querab, mein ursprüngliches Ziel. Ich entscheide jedoch, nach Calais weiterzulaufen, weil der Strom vor einer Stunde auf Schiebestrom gekentert ist. Mit zuletzt 3 kn Strom von achtern komme ich bestens voran. Um 23.10 Uhr mache ich an der Mooringtonne in Calais fest, an der ich schon auf der Hintour gelegen habe. Zurückgelegte 74 sm sind für eine Tagestour nicht schlecht.

Am **14. Juli** gehe ich schon um 08.00 Uhr los mit Ziel Zeebrügge. Es bläst mit 5 bis 6 Bft aus Südwest, also ziehe ich nur die Genua II hoch. Das langt völlig. Bald setzt abwechselnd Nieselregen oder richtiger Regen ein. Ich schätze die Sicht auf eine halbe Seemeile. Das ist für die Navigation zwischen den Flämischen Bänken, auf denen eine schlimme See steht, nicht unbedingt von Vorteil. Um 15.00 Uhr bin ich genug gewässert. Ich beschließe, Oostende statt Zeebrügge anzulaufen und mache dort um 16.00 Uhr fest. Es regnet die ganze Nacht.

Am nächsten Morgen, **15. Juli.**, lege ich bei Nieselregen um 08.00 Uhr ab. Der Wind bläst aus Nordwest zunächst mit 2, dann mit 3 Bft. Ab Mittag bessert sich das Wetter. Um 15.00 Uhr setze ich den Spinnaker und lasse das Boot unter Spinnaker und Autohelm laufen. Als ich aus irgendeinem Grunde für kurze Zeit unter Deck bin, höre ich draußen Gemurmel. Ein schwarzes Schlauchboot mit schwarz verummten Zöllnern und Wasserschutzpolizisten macht bei mir fest. Zwei Leute kommen an Bord und stellen ziemlich viele dämliche Fragen. Ein scheinbar allein unter Spinnaker segelndes Boot haben sie wohl noch nicht kontrolliert. Offenbar vermuten sie, dass ich irgendwelche Leute schleuse, denn sie wollen unbedingt auch Vorschiff und WC-Raum sehen. Nach gut einer halben Stunde lässt man mich schließlich in Frieden. Das Schiften des Spinnakers um 17.30 Uhr wird bei inzwischen 4-5 Bft zu einem echten Kraftakt. Es ist doch von Unterschied, ob jemand hinten an der Pinne dabei hilft oder ein Automat das Schiff auf Kurs hält. Um 18.30 Uhr nimmt der Wind noch mehr zu. Ich nehme den Spi weg und laufe mit ausgebaumter Genua weiter. Das Durchqueren der Einfahrt nach Hoek van Holland mit einem kaum endenden Strom von ein- und auslaufenden Schiffen wird zu einem Kunststück. Schließlich gelingt es mir, mich mit Vollzeug und Maschine hindurchzuschlängeln. Um 20.30 Uhr mache ich in Scheveningen ziemlich genau da fest, wo wir schon bei der Hinfahrt gelegen haben. Ich habe heute 72 sm in 12 ½ Stunden gemacht, auch kein schlechtes Ergebnis.

Am nächsten Tag, **Freitag, 16. Juli**, lege ich um 10.00 Uhr ab. Es ist flau, allerdings scheint die Sonne. Erst ab 13.00 Uhr kann ich bei leichtem Westwind die Segel setzen. Dafür fängt es aber wieder an, zu nieseln. Die Sicht wird wieder miserabel. Fast hätte ich zunächst die Bohrinsel CPQ 8 A und danach eine andere neue Bohrinsel gerammt, die noch nicht in der Seekarte eingezeichnet war. Ich beschließe, mich auf der Nordsee oder noch ferneren Gewässern nie wieder ohne Radar zu bewegen. Nachdem durch dauernde Regeneinwirkung mein Autohelm 1 sm vor Den Helder seinen Geist aufgegeben hat, mache ich dort um 19.15 Uhr fest.

Am **Sonnabend, dem 17. Juli** beschließe ich – inzwischen Gezeitenprofi –, mich nach Harlingen ins Watt und von dort wieder raus auf die Insel Vlieland zu wagen (mit dem Flutstrom nach Harlingen, am nächsten Tag mit dem Ebbstrom nach Vlieland). Es ist schwül. Um 15.00 Uhr lege ich bei absoluter Flaute ab, fahre sozusagen in einem tiefen Priel hoch Richtung Harlingen. 3 bis 4 sm vor Harlingen, ca. um 18.00 Uhr, kommt mir ein Boot mit Blaulicht entgegen. Es handelt sich um ein Rettungsboot der KNRM (Kongelig Nederlands Rednings Mannschap). Sie berichten mir, dass das Niederländische Meteorologische Institut soeben vor einem sehr schweren Gewitter mit taubeneigroßen Hagelkörnern gewarnt hat und für alle Häfen Auslaufverbot besteht. Man fragt mich, ob ich Hilfe benötige. Ich verneine dies im Hinblick darauf, dass die Kirchtürme von Harlingen schon zu sehen sind. Das Fahrwasser bis dorthin ist gut betonnt. Nachdem das große Schlauchboot wenige Minuten davongefahren ist, kommt eine schwere Gewitterböe, deren Wind mich weniger stört, weil ich unter Maschine laufe. Es setzt jedoch schlagartig ein Regen ein, wie ich ihn selten erlebt habe. Obwohl die Tonnen maximal 100 m auseinander stehen, kann ich sie nicht mehr sehen. Zu allem Überfluss entdecke ich bei einem Blick nach unten Wasser im Schiff (es stellt sich später heraus, dass die Kühlwasserpumpe leckt). Glücklicherweise sind die Niederländer so um-

sichtig, dass sie umkehren. Jetzt nehme ich ihre Hilfe gerne an. Ich hätte sonst ankern müssen, weil nichts mehr zu sehen war. Das mit Radar ausgestattete Boot fährt vorweg und ich dem hellen Hecklicht nach. Um 21.00 Uhr mache ich in Harlingen fest. Fast alles an Bord ist nass. In dem schweren Gewitter hat der von einem Freund geliehene Autohelm 1000 – nach nur zweistündigem Gebrauch – ebenfalls seinen Geist aufgegeben.

Da ich annehme, dass das Wasser im Schiff durch die Bordtoilette gekommen ist – nachts ist kein Wasser nachgelaufen –, lege ich am **Sonntag, dem 18. Juli**, um 10.45 Uhr mit Beginn des ablaufenden Wassers nach Vlieland ab. Wieder ist totale Flaute. Ich muss motoren. Plötzlich schwimmen wieder die Bodenbretter. Meine Folgerung, das Wasser müsse durch den Motor ins Schiff kommen, bestätigt sich bei einem Blick in den Motorraum. Die Wasserpumpe leckt kräftig. Ich gehe mit der Drehzahl so weit herunter wie ich irgend kann, um Kühlprobleme möglichst zu vermeiden. Ich schaffe es schließlich um 14.30 Uhr, in Oostvlieland festzumachen. Der Hafen ist rappellvoll. An allen Stegen sind Päckchen, die schließlich so wachsen, dass man von einer Seite des Hafens auf die andere gehen kann. Der Hafenmeister empfiehlt mir einen Monteur, der noch abends kommt und die Wasserpumpe ausbaut. Alles ist ziemlich verdreckt. Schließlich putzt er sich, ohne mich zu fragen, mit meinem letzten sauberen Geschirrtuch und seinen Ölfingern seine Brille.

Am **Montag** und **Dienstag** bleibe ich bei wechselhaftem Wetter auf Vlieland. Dienstagabend wird die Wasserpumpe wieder eingebaut.

Am **Mittwoch, dem 21. Juli**, lege ich um 10.00 Uhr ab. Vorausgesagt sind erst S, dann SW 3 bis 4. Stattdessen läuft der Wind um. Dann bläst er schwach aus ONO und nimmt schließlich aus dieser Richtung auf 3 bis 4 zu. Langsam habe ich die Schnauze voll. Um 15.00 Uhr steigt meine Laune noch mehr, als ich wieder Wasser im Schiff habe. Wieder leckt die Kühlwasserpumpe. Ich beschließe, nach Borkum aufzukreuzen. Es regnet inzwischen wieder in Strömen. Ich kann nicht sagen, dass bei schwachem Wind von vorn, 2,5 kn Strom von vorn und Dauerregen meine Laune besonders rosig ist. Der Regen bleibt mir die ganze Nacht erhalten. Der Wind läuft um. Motoren kann ich nicht.

Ab dem frühen Morgen des **22. Juli** läuft der Strom endlich mit. Das dauert jedoch nur bis Borkum Riff. Das Wetter ist inzwischen schön. Der Wind weht mit 1 bis 2 Bft aus SO, also von vorn. Nun läuft mir auch noch die Ebbe entgegen. Ich beschließe, nicht zu ankern, sondern mit geringer Drehzahl in den Hafen von Borkum zu motoren. Dort mache ich um 10.30 Uhr fest. Für 72 sm habe ich sage und schreibe 22 1/2 Stunden gebraucht. Nachmittags schlafe ich etwas. Abends sehe ich mir mit einem geliehenen Fahrrad Borkum an. Besonders schön finde ich Borkum nicht. Der Ort besteht im Wesentlichen aus LVA-Klötzen. Auch die Marina ist wenig geeignet, für sich einzunehmen. Sie liegt 7 km vom Ort entfernt und die Steganlagen sind völlig heruntergekommen. Dafür kostet die Nacht allerdings nur 9,00 Euro.

Am **Freitag, dem 23. Juli** laufen die Winde bei 0 bis 2 Bft um. Es wird vor schweren Gewittern gewarnt. Deshalb beschließe ich, im Hafen zu bleiben.

Am **Sonnabend, dem 24. Juli** lege ich um 09.00 Uhr ab. Der Wind weht mit 4 aus WNW. Ich kreuze bei herrlichem Wetter und Schiebestrom die Ems auf bis Borkum Riff. Danach falle ich ab und laufe platt vor dem Laken. Leider nimmt der Wind im Verlauf des Tages wieder stark ab und weht schließlich nur noch mit 2 Bft. Um 16.00 Uhr mache ich auf Norderney fest. Ich laufe Norderney deshalb an, weil Burkhard dort eine Werkstatt aufgetan hat und an

einen offenbar tüchtigen Monteur geraten ist, mit dem ich dann später per Handy auch noch telefoniere.

Am Sonntag bleibe ich notgedrungen auf Norderney und vertreibe mir so gut wie möglich die Zeit. Das wird dadurch erschwert, dass es fast durchweg regnet. Es ist ziemlich trostlos.

Am Montag, dem 26. Juli kommt morgens besagter Monteur an Bord, nimmt vormittags die Pumpe auseinander und stellt fest, dass keine neuen Teile benötigt werden. Die Simmeringe haben sich auf der Welle auf den Weg gemacht. Sie müssten nur eingeklebt werden. Mittags ist die Pumpe bereits wieder eingebaut. Richtung Cuxhaven oder Brunsbüttel ablegen kann ich nicht mehr, weil ich sonst bei beginnender Ebbe in die Elbe einlaufen würde. Ich mache das Beste aus dem Tag und koche mir auf Rindfleisch eine schöne Gemüsesuppe.

Am Dienstag, dem 27. Juli lege ich um 07.30 Uhr ab. Der Wind bläst mit 5 aus WNW. Vereinzelt Schauer kommen nieder. Ich fahre Vollzeug. Schon ab 10.00 Uhr flaut der Wind allerdings auf ca. 2 Bft ab. Ich muss wieder motoren, damit ich um 16.00 Uhr am Elbeingang bin (Beginn der Flut). Mit ständigem Segel hoch, Segel runter, Motor an, Motor aus gelingt mir dies. Ich habe schließlich querab Cuxhaven 3,8 kn Schiebestrom. Um 20.30 Uhr mache ich hinter den Schleusen in Brunsbüttel fest.

Am Mittwoch, dem 28. Juli lege ich ebenfalls um 07.30 Uhr ab. Abends um 17.00 Uhr steigen Burkhard und Wolfgang in Achterwehr dazu. Auch Burkhard's Frau Silvia ist da und begrüßt mich herzlich. Wir motoren nach Damp, weil jeglicher Wind fehlt. Burkhard's erste Frage an mich war übrigens: „Kannst Du überhaupt noch sprechen?“. Um 21.00 Uhr machen wir in Damp fest. Dort werden Burkhard und Wolfgang später von Silvia abgeholt.

Donnerstag, 29. Juli

Ich bin wieder allein. Bei OSO 2 lege ich um 08.30 Uhr ab. Leider nimmt der Wind den ganzen Tag nicht zu. Teils motorend teils segelnd erreiche ich schließlich um 16.00 Uhr den Schleisegelclub.

Ca. 3.500 sm, davon 2.700 sm alleine, liegen hinter mir.

Erkenntnisse:

1. Ich wollte noch einmal raus. Das habe ich immerhin geschafft.
2. Ich habe ein gutes Boot. Kleiner sollte es bei einer solchen Reise nicht sein.
3. Segeln in Gesellschaft bringt mehr Spaß. Es ist auch sicherer und gesünder (Schlaf).
4. Segeln ist meistens schön, aber nicht immer.
5. Das Meer ist groß.

Jürgen Hoßfeld