



2. Auflage

© 2014 Sybille & Christian Uehr

Umschlaggestaltung, Satz und Illustration: Sybille & Christian Uehr
Fotos Sybille & Christian Uehr
Fotos S. 347 u. 348 Copyright W. Mahnkopf

Verlag: **trdition** GmbH, Hamburg

ISBN: 978-3-8495-7754-4

Printed in Germany

Das Buch, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung der Autoren unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Sybillе und Christian Uehr

**Sieben Jahre, sieben Meere
und
drei Ozeane**

SUBEKI Logbuch

Weltumsegelung 1999 - 2011

&

Anleitung zum Blauwassersegeln

Vorbereitung, Erfahrungen und Ausrüstung



Wir danken

- *unserer Familie und den guten Freunden, die es uns ermöglichten, diese Fahrt zu wagen,*
- *den Seglern vor und mit uns auf diesem Kurs, von denen wir lernen durften und*
- *Neptun, dass wir unsere Heimatgestade wieder heil erreicht haben.*

Prolog

Ein gleißend helles Licht durchzuckt meinen Traum. Ich reiße die Augen auf: Dunkelheit und ein Mark erschütternder Donnerschlag wie ein Kanonenschuss, dann Grollen, gleich darauf flackern Blitze von Neuem auf. Es ist nachts um halb eins.

In Badehose hechte ich durch den Salon ins Cockpit. Kräftige Böen heulen durchs Rigg, *SUBEKI* krängt am Steg. Regen setzt ein, prasselt auf Deck, steile schwarze Wellen rucken am Boot, reißen an den Festmachern. Unsere Mooringleinen am Bug sind straff gespannt und ächzen. Starkwind steht voll in die nach Süden offene Bucht. Der Regen peitscht jetzt waagrecht und brennt in den Augen. Wieder eine Serie tagheller Blitze, gefolgt vom ohrenbetäubenden Krachen des Donners. Wellen brechen jetzt vor dem Bug. Es scheint als ankerten wir in der Brandung, um uns herum herrscht ein schwarzes Inferno aus Wasser, Wind und Wellen.

Am Nachmittag des 18. Oktobers 2006 haben wir im nordöstlichen Teil der Cökertme Bucht, bei Bodrum in der Türkei, mit viel Kette auf 17 Metern geankert. Neben uns die 50 Fuß Ketsch *TSOLO* unserer amerikanischen Freunde Phil und Janie, mit denen wir um die halbe Welt von Australien bis hierher, zusammen gesegelt sind. Die Bucht, gut eine halbe Meile breit, erstreckt sich eine knappe Meile von Südsüdwest nach Norden.

Als wir noch überlegen, was wir tun sollen, da der Wetterbericht einen Winddreher auf West bis Südwest angekündigt hat, erscheint ein Ruderboot mit einem jungen Mann. Er schlägt uns vor, doch das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden: Am Restaurantsteg von Capt'n Ibrahim in der etwas geschützteren Nordwestecke der Bucht fest machen und ein besonders gutes Abendessen zu genießen.

Wir fieren unser achtern gefahrenen Dinghy, laschen es an der Seite fest und gehen ankerauf. Am Steg fischen wir die gut dimensionierte Mooringleine und machen mit dem Heck zur Pier fest.

Der freundliche Wirt kommt extra mit seinem kleinen Boot heraus. Vor unserem Bug holt er eine Plastikflasche aus dem Wasser, an der eine stabile Schwimmleine als zweite Mooringleine hängt. „Doppelt genäht hält besser!“ sagt er auf Deutsch zu uns.

Ein gemütlicher Abend mit einem guten Essen, dann noch einen Absacker auf *SUBEKI*, und schon fallen uns die Augen zu.

Die Mooringleinen halten, aber wie lange noch bei dem ruckartigen Stampfen des Bootes? Das Gewitter tobt, die Wellen werden höher. „Auslaufen,

wir müssen schnell weg vom Steg“ schreit mir Sybille durch den Wind ins Ohr und startet den Motor.

Ich schüttelte den Kopf, brüllte zurück: „Wir können nicht! Auch beim Crash Start kriegen wir unvermeidlich die Schwimmleine in die Schraube und landen auf den anderen Booten!“ Eine entsetzliche Vorstellung, da bleibt nur Kleinholz, nein Sondermüll.

Sybille legt den Vorwärtsgang ein, ich fiere unsere Achterleinen so weit wie möglich, krieche nach vorne und versuche mit viel Kraft die Mooringleinen dicht zu holen, so gut es geht. Nun sind wir drei Meter vom Steg entfernt.

Neben uns, auf der 20 Tonnen verdrängenden *TSOLO* versuchen Janie und Phil, eingespielt ohne viel Worte, ihr Boot in den Griff zu bekommen, genau wie wir. Hoffentlich, *TSOLO* ist nicht mal haftpflichtversichert!

Sieben Jahre sind wir um die Welt gesegelt, nun verlieren wir hier, in dieser lächerlichen Mittelmeer Bucht, an einem mickerigen Restaurantsteg am Ende unser Boot!

Zwei Meter hinter uns brechen sich jetzt die Wellen, vor und unter dem Steg. Warum muss so etwas immer in der Nacht passieren?

Drei Meter hinter uns zerlegt es mit einem gewaltigen Krachen den Steg. Die Bretter werden von der See herausgehoben. Am Ende stehen nur noch die Pfosten. Weg hier - verdammt es geht nicht, wir sind gefangen!

Keines der fünf Boote am Steg kann auslaufen, alle hatten „zur Sicherheit“ noch die zusätzliche Schwimmleine genommen. An Backbord blitzt eine Taschenlampe auf. Unser Nachbar kriecht schon wieder nach vorne, kontrolliert seine Mooringleinen zum xten mal. Das habe ich auch schon mehrfach gemacht, wohl auch, um mich zu beruhigen. Wir können nicht mehr tun, als hoffen und beten! Wenn die Leinen nicht halten, verlieren wir hier alle unsere Schiffe.

Auf dem Weg von Panama nach Galapagos, in einer fast 100 Meilen tiefen elektrischen Front mit pausenlosen Blitzeinschlägen dicht um uns herum, hatte Neptun uns verschont. In den pazifischen Tuamotus, deren Name „Gefährliche Inseln“ bedeutet, sind wir nachts nicht schiffbrüchig geworden, trotz eines falsch eingegebenen Wegepunkts und einem Kartenfehler von geschätzt zwei bis drei Meilen. Mehrere Tage Windstärke 9 mit einem Wahnsinnsseegang haben wir vor Neuseeland abgewettert. Eine Beinahstrandung wegen falscher Seezeichen in Australien überstanden, auch den verheerenden Tsunami Weihnachten 2004 in Malaysia, die Arabische See mit ihrer Piratengefährdung und das Riff verseuchte Rote Meer. Und jetzt,

nachdem der Blauwasserteil der Weltumsegelung glücklich beendet ist, sollen wir *so* unser Boot verlieren - an einem türkischen Restaurantsteg?

Das darf nicht sein, das ist nicht fair. Ich versuche mich ruhig zu stellen, autogenes Training hilft!

Das Unerträglichste ist unsere Ohnmacht, wir können nichts, gar nichts tun, - nur aushalten.

Welcher Teufel hat uns eigentlich geritten, unseren Ankerplatz am anderen Ende der Bucht wegen eines guten Abendessens aufzugeben? Wir hätten sofort ohne Probleme auslaufen können. Hätte, hätte, hätte. Sybille im Cockpit schaut mich an, sie hat Angst, ich auch.

Unser Schlauchboot an der Seite führt einen wahren Veitstanz zwischen uns und *TSOLO* auf. Ein teurer Fender! Vollgelaufen, wie es ist, reißt es an den Leinen, drinnen schwimmt der Tank hin und her. In einer kurzen Verschnaufpause des Windes klettere ich irgendwie mit der Pütz ins Dinghy und schöpfe aus Leibeskräften. Ich bin froh, wenigstens etwas tun zu können. Bei diesem wahnsinnigen Tanz des Dinghys steht Sybille tausend Ängste aus, dass ich über Bord gehe und zwischen *SUBEKI* und *TSOLO* zerdrückt werde. Ich krabbele zurück an Deck und gleich scheinen unsere Bootsbewegungen etwa erträglicher zu sein.

Der Wind legt wieder zu, die Wellen brechen sich jetzt fast unterm Schiff und unser Heck taucht gischtend und krachend ein. Hinter uns gehen die nächsten Bretter vom Steg zu Bruch. Das Echolot unter dem Vorschiff zeigt zwischen 4,30 und 3,30 Meter Wasser an, aber wie viel oder wenig ist es am Heck unter dem Ruder?

Wie lange soll das noch so weiter gehen? Gott sei Dank dreht endlich der Wind etwas, kommt ein bisschen mehr von Steuerbord.

Inzwischen ist es drei Uhr morgens geworden und das Gewitter scheint langsam abzuziehen. Endlich lässt auch der Regen nach, der Wind nimmt ab und dreht weiter. Damit wird auch die Welle deutlich weniger. Das Gewitter ist noch immer nah, doch erscheinen uns die Bedingungen nahezu ruhig. Bis um fünf halte ich „Mooringwache“ im Cockpit.

Wir sind noch einmal davon gekommen. Ich bin zutiefst erleichtert und dankbar.



Einleitung

Der erste Teil des Buches basiert auf Sybilles Berichten für den „Schwarzen Anker“, dem halbjährliche Mitteilungsblatt unseres Clubs. Er ist keine Literatur oder ein Abenteuer Roman, es ist ein sehr persönliches Logbuch, das widerspiegelt, was uns in den sieben Jahren, in denen wir fast ständig an Bord gelebt haben, bewegt hat und wichtig war. Es beschreibt Menschen, Orte, Ereignisse und Gefühle, Pech und Glück, Erkenntnisse und Erfahrungen, Fehler, Lust und Last, kurzum sieben Jahre pralles Blauwasserleben, aber keine extremen Seegebiete, keine Rekorde, keine Heldentaten oder Waghalsigkeiten, die eine Notiz in der Yachtpresse wert gewesen wären.

Der zweite Teil dieses Buches ergänzt den Reisebericht für diejenigen, die mit der Idee spielen, eine Weltumsegelung oder eine Langfahrt in außereuropäische Gewässer zu unternehmen oder auch nur alles ganz genau wissen wollen. Wir greifen Fragen auf, die wir uns vor dem Losfahren gestellt und Probleme oder Sachverhalte, mit denen wir uns während unserer Segelreise auseinandergesetzt haben. Dabei reflektieren wir ausführlich unsere Ausrüstung und warum sich diese im Laufe der Zeit verändert hat. Für den aufmerksamen Leser ergeben sich naturgemäß Überschneidungen mit dem Erlebnisteil. Diese sind gewollt. Sie unterstreichen die Wichtigkeit, die wir einem Sachverhalt zumessen. Der Anhang dient der Dokumentation.

Kurzum, wir haben auch versucht, ein Buch zu machen, das wir gerne für unsere Vorbereitungen gehabt hätten und das alle Segler, die von einer Weltumsegelung träumen, ermuntern soll.

Wir glauben, dass sich das Buch auch unterwegs als unaufdringlicher Ratgeber und ein wenig auch als Reiseführer eignen könnte.

Trotzdem, keine Weltumsegelungen, auch auf demselben Kurs, wird einer anderen gleichen können:

Aber, mit ein bisschen Glück kann vielleicht der eine oder andere Leser, der später in unserem Kielwasser segelt, auch sagen: **„Das war das Beste, was wir je unternommen haben!“**

Sybille und Christian Uehr

PS. Als Langfahrtsegler wird man ja daran gewöhnt, viele Dinge selbst in die Hand zu nehmen. Deshalb sehen Sie es uns bitte nach, wenn Lektorat, Satz, Fotobearbeitung und Grafik nicht an jeder Stelle allen professionellen Anforderungen genügen sollten. Aber wir haben es gewagt!

Teil I

<i>Endlich geht es los</i>	
Von Schleswig über die Biskaya nach Bayona	12
<i>Die Seebeine wachsen</i>	
Von Bayona zu den Kanarischen Inseln	23
<i>Der Blauwassertest</i>	
Über den Atlantik nach St. Lucia	32
<i>Paradies mit Schönheitsfehlern</i>	
Durch die Karibik nach Panama	42
<i>Viel Seefahrt und Neptun lässt grüßen</i>	
Über Galapagos in die Südsee	68
<i>Südsee pur und viele Inseln</i>	
Französisch Polynesien	89
<i>Zu freundlichen Inseln und Menschen</i>	
Cook Inseln, Tonga und Neuseeland	109
<i>Manchmal lässt die Neuzeit auf sich warten</i>	
Fiji und Vanuatu	132
<i>Zurück nach Mitteleerde</i>	
Wieder Neuseeland	169
<i>Von Kanaken und Aborigines</i>	
Über Neukaledonien nach Australien	177
<i>Segeln in der Korallensee</i>	
Louisaden, Calvados Archipel, Papua Neuguinea	213
<i>Terra Cognita</i>	
Australien II	231
<i>Durch die Arafura See in den Indischen Ozean</i>	
Indonesien, das Land der 1000 Inseln	243

Faszinierendes Asien

Singapur, Malaysia, Thailand, Stippvisiten in China und
Kambodscha 271

Indischer Ozean, Arabische See und Rotes Meer

Sri Lanka, Malediven, Arabien, Ägypten 300

Im Mittelmeer, schon fast zu Hause

Israel, Zypern, Türkei 344

Epilog

348

Teil II

Traumzeit und Vorbereitung

349

Crew 350

Zeitpunkt 355

Grundsätzliches zur Bootswahl 357

Bootsgröße 358

Rumpfmateral 360

Cockpit und Heckform 361

Kiel und Ruder 362

Motor und Schraube 364

Rigg und Segel 365

Einzelbau, Serienboot, neues oder gebrauchtes Schiff 368

Ausrüstung / Ausstattung

370

Unterwasserschiff

371

Osmoseprophylaxe / Tauwerkcutter / Antifouling

Sicherheitsvorkehrungen

372

Kombileiter / Lenzpumpen / Kraftstofffilter / Maststufen

Inneneinrichtung und Haustechnik

378

Lüftung / Garage / Schöner Wohnen

Kühlung / Gasanlage / Wassermacher

Navigation	381
Radar / Seekarten / elektronische Navigation	
Kommunikation	383
UKW / Kurzwelle / Email an Bord	
Bordenergiesystem	385
Landstrom / Notaggregat / Lichtmaschine und Regler	
Solarzellen / Windgenerator	
Bordbatterien / Puffern, Laden, Volladen	
Ankereschirr und Ankern	389
Selbststeueranlagen	392
Elektrisch / Wind / gemischt	
Beiboot und Außenborder	393
Geräteträger und Davits	395
Sicherheits- und Rettungsmittel	396
EPIRB / Rettungsinsel / Panikbag/ Rettungswesten	
Sicherheitsgurte / Signalpistole / Feuerlöscher	
Kabelschere / Flex / Notruder	
<i>Dokumente</i>	399
Bootsregistrierung / Schiffsstempel / Befähigungsnachweise	
Versicherungsnachweis / Persönliche Dokumente	
Technisches Log	
<i>Information</i>	401
<i>Anhang</i>	
Technische Daten	405
Ausrüstungsergänzungen	406
Ausfälle und Reparaturen	408
Passagenstatistik und Kartenskizzen	409

Endlich geht es los

Von Schleswig über die Biskaya nach Bayona

Unsere Reise beginnt am 11. Juni 1999 in Schleswig, als wir den Hafen „Auf der Freiheit“ für die Familienregatta unseres Klubs vor Olpenitz verlassen. Ein langes Signal mit der neuen Tröte, meine Augen sind ganz feucht, Christian hebt winkend die Hand, aber alle anderen Boote sind schon ausgelaufen. Es geht die Schlei hinunter. Bis zur Stexwiger Enge schweigen wir uns an. Wegfahren ist jetzt endgültig, man hat die merkwürdigsten Gedanken und wir hoffen beide, dass wir in ein paar Jahren wohlbehalten unseren Liegeplatz wieder einnehmen können.

„Rasmus, altes Rübenschwein, schick' uns guten Wind und Sonnenschein“, wir opfern einen tüchtigen Schluck aus unserer Sherryflasche und hoffen, dass alle, die da oben für das Wetter zuständig sind, etwas abbekommen. Es scheint nicht sofort zu helfen, es ist windstill und regnet.

Die Familienregatta beschert uns keine Lorbeeren, aber was soll's, wir stiften ein Abschiedsfass und bekommen vom Vorstand einen Klubstander mit Tischständer, um diesen angemessen in der Fremde repräsentieren zu können.

Am Sonntagmorgen setzt Christian neben der gewohnten Clubflagge den Trans-Ocean Stander und den Wimpel der Seven Seas Cruising Association. Er kommt sich ein bisschen wie ein Hochstapler vor. Alles nur Absichtserklärungen, nichts mehr.

Unsere Clubfreunde verabschieden uns mit guten Wünschen und Geschenken. Der Tränendruck ist ziemlich hoch. Ein Bettlaken wird entrollt: „Auf Wiedersehen SUBEKI“. Wir werden unter Ohren betäubendem Tuten aus dem Hafen begleitet. Lange wird noch gewinkt, wir schlucken, ein Abschied für mehrere Jahre ist schon merkwürdig. Auf was haben wir uns da nur eingelassen! Die trüben Gedanken sind jedoch bald verflogen und machen einer freudigen Furcht vor kommenden Abenteuern Platz.

Aber zunächst geht es durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Rendsburg. Dort vergehen die nächsten drei Tage wie im Fluge. Unser Bootsbauer arbeitet bis zum letzten Augenblick an Verbesserungen am Schiff. Wir schleppen Berge von Ausrüstung und Verpflegung an Bord. Es bleibt keine Zeit für Sentimentalitäten. Unsere Töchter helfen, wo sie können. Bank, Pässe, Geld, letzte Ermahnungen. Dann feiern wir Abschied von unseren Rendsburger Freunden und Nachbarn mit einem zünftigen Mahl und viel Bier. Es werden Reden gehalten, die zu Herzen gehen, es gibt Flaschen, Pakete und viel Abschiedsschmerz.

Am nächsten Morgen, es ist der 17. Juni 1999, geht es wirklich los. Zwei unserer Töchter, Bettina und Susanne, stehen am Steg und winken. Alle heulen. Die Zukunft erscheint ungewiss.

Wir hängen unseren Gedanken nach und tuckern den Nord-Ostsee-Kanal entlang Richtung Nordsee:

Vor neun Jahren, ich war 42, konnte ich kaum aus einem Sessel aufstehen. Meine Gelenke waren schmerzhaft geschwollen: Rheuma. Zwei Jahre später gab es endlich eine gesicherte Diagnose, welche Art Rheuma es war. Es dauerte weitere zwei schmerzhafte Jahre, bis die richtigen Medikamente gefunden waren und ich wieder ein normales Leben führen konnte. Ich werde nie vergessen, wie ich in einem schwachen Moment tränenüberströmt vor meinem Rheumatologen saß, ihm von unseren Weltumsegelungs-Träumen erzählte und meinte, dass wir diese ja nun begraben müssten. Seine klare Antwort: „Sie werden bestimmt noch um die Welt segeln!“ erschütterte mich, da mir das zu diesem Zeitpunkt völlig absurd erschien. Ich nahm es ihm übel, mir solche Hoffnung zu machen! Am Ende hat er recht gehabt: Es geht tatsächlich los!

Die Stimmung bleibt nachdenklich, geprägt vom Schmerz der vielen Abschiede. Ich bin mir nicht mehr so sicher, ob das, was wir vor haben, wirklich richtig ist. Die Sorge um unsere Mädchen und unsere alten Eltern beunruhigt mich. Klappt auch alles zu Hause? Ich stelle erstaunt fest, dass ich vor dem, was vor uns liegt, weniger Angst habe, als um das, was wir zurücklassen. Auch das Wetter passt zu der trüben Stimmung: Es regnet in Strömen.

Aber zunächst scheint ja alles in Ordnung zu sein; so beschließe ich, mich weniger dem Augenblick, als der Zukunft zu widmen. Im Kopf habe ich schon eine lange Liste aller vergessenen Sachen.

Bald ist Brunsbüttel passiert und die Elbe holt uns mit Starkwind, Seegang und Tidenstrom in die raue Wirklichkeit zurück. Alles fällt unter Deck durcheinander. Wir müssen viele Sachen neu stauen und verzurren.

Vor Cuxhaven holen wir vorsichtshalber unseren neuen TO-Ständer ein, um dort nicht gefragt zu werden, welche Ozeane wir schon überquert hätten.

„Woher kommt nur das Salzwasser in der Bilge?“ Christian ist verzweifelt, er kann nicht herausfinden, woher diese schwappende Soße stammt. Es ist gerade soviel, dass alle Dinge, die dort gestaut sind, gut durchfeuchtet werden. Es macht viel Arbeit alles wieder trocken zu legen.

Zum ersten Mal empfangen wir Wetterinformationen mit dem neuen BONITO Wetterprogramm „Bordterminal 98“, eine aktuelle Wetterkarte und einen Wetterbericht in Textform.

Wir setzen Segel und *SUBEKI* rauscht nach Helgoland, dann Borkum und schließlich **Den Helder**. Es ist wirklich pure Freude, ein gut segelndes Schiff zu haben, das das Gewicht der zusätzlichen Ausrüstung nicht übel nimmt.

Mit der Tide haben wir Dank des *MACMILLAN* Almanachs und drei Jahren Segelerfahrung im Englischen Kanal keine Probleme. Manchmal geht es schon bei Dunkelheit los, um den Tidenstrom auszunutzen, dafür zeigt die Logge dann erfreuliche Werte.

Wir versuchen das neue CD-Radio anzuschließen, aber irgendetwas müssen wir falsch machen, weder das neue noch das alte spielen jetzt.

Der Gasfenschalter in der Gaskiste gibt seinen Geist auf. In 15 Jahren hat uns so ein Ding noch nicht im Stich gelassen! Wir erstehen einen neuen, holländischen, der entspricht nicht der deutschen Norm und hat einen anderen Anschluss.

„Ich dachte immer, dass man mit einem neueren Schiff weniger Reparaturen hat!“ schimpfe ich und breche mir fast die Finger beim Versuch die Kabel zu verbinden.

Es folgen **Scheveningen** und dann **Breskens**, unser ehemaliger Heimathafen für drei Jahre, von 1987 bis 1990. Schließlich erreichen wir nach einem heißen Ritt mit Winddrehung und Aufkreuzen bei 7 Windstärken, den Mercator Hafen in **Oostende**. Wieder sind ein paar Eimer Wasser in der Bilge. Wir hatten eine Luke nicht vollständig verriegelt und müssen lernen, die neuen Lüfter zuzudrehen. Wir schufteten abermals eine Stunde, um die Bilge trocken zu legen. Christian bestellt einen Elektriker fürs Radio und probiert ein letztes Mal die Kabel anders zusammenzustecken, nämlich so, wie ich das von Anfang an vorgeschlagen habe und siehe da, das Ding spielt! Gerade ist noch Zeit, den Elektriker wieder abzubestellen.

So rechte Aufbruchstimmung ist noch nicht eingekehrt. Ich leide sehr unter dem Abschied von unseren drei Mädchen. Der arme Christian, der selber nicht so ausgeglichen ist, muss das auch noch ertragen. Mindestens einmal täglich sitze ich tränenüberströmt in der Ecke und fühle mich miserabel. Jeder hängt seinen Gedanken nach, wir brauchen dringend ein positives Erlebnis.

Mein heißer Wunsch, einmal den St. Kathrin's Hafen in London mit dem Boot zu besuchen, scheint in weiter Ferne, denn der Wind kommt genau aus London und der Wetterbericht macht uns so gar keine Hoffnung.

Doch am nächsten Morgen gibt's ein Wetterloch, zwar Süd-Süd-West 6, aber dafür einen Tag später wieder West! Ölzeug an und nichts wie los! Der Westwind kommt leider früher als vorhergesagt und die Nordsee hat alle ihre Schlaglöcher für uns bereit. Beide Segel sind zweifach eingerollt und

unsere tapfere *SUBEKI* stampft unermüdlich hoch am Wind nach Nordwesten. Wir nehmen bei der Krängung tüchtig Wasser über und ich sehe entsetzt aus der Pantryspüle eine Nordseewelle direkt in unsere saubere, trockene Bilge laufen! Ab sofort bekommt jeder seine Aufgaben zugeteilt, was vor dem Auslaufen alles zugedreht und abgestellt werden muss. Über die Flämischen Sände, durch den dichten Verkehr im Englischen Kanal und zwei Verkehrstrennungsgebiete geht es nach **Ramsgate**. Hier hat sich in den letzten 10 Jahren nichts verändert und wir erholen uns von der holprigen Nordsee.

Einen Tag später laufen wir um Mitternacht wieder aus, segeln ein Stück nach Norden und motoren die endlos lange **Themse** hinauf. Mit dem Handy gelingt es Christian, uns in **St. Kathrin's** anzumelden. Irgendwann kippt die Tide, doch, anstatt zu ankern, quälen wir uns mit 2 bis 3 Knoten weiter die Themse hoch. Wir sollten es eigentlich besser wissen! Schließlich, nach 16 Stunden erreichen wir **London**. Vor der Towerbridge warten mit uns sieben andere Schiffe vor dem winzigen Schleusentor zum St. Kathrin's Hafen, der zwischen hohen Häuserzeilen kaum zu erkennen ist. Die kleinen Touristendampfer fahren rücksichtslos zwischen die wartenden Schiffe, die mit dem Tidenstrom kämpfen und versuchen, nicht unter die geschlossene Towerbridge geschwemmt zu werden.

Schließlich dürfen wir einlaufen und bekommen als angemeldetes „large boat“ den besten Platz zwischen der wunderschön, mit Blumenampeln geschmückten, „Dicken's Inn“ und der *GRAND TURK*, einer kleinen, dreimastigen Korvette aus dem 18. Jahrhundert mit Stückpforten und Kanonen. Sie ist ein ganz „realer“ Filmbau von Hornblowers erstem Schiff als Kommandant, wer kennt ihn nicht aus C. S. Fosters spannenden Büchern!

Christian schlürft seinen Gin Tonic, die Züge entspannt, den zufriedenen Blick auf die Umgebung geheftet, die Sonne scheint und gegenüber schlendern die Londoner durch die Geschäfte des Ivory House, eine wunderbare Atmosphäre. Wir genießen den Tower, Londons Sehenswürdigkeiten, Feuerwerk und Kneipen, aber eigentlich nur am Rande; es zieht uns immer wieder nach St. Kathrin's in unser Cockpit. Glücklicherweise ist gerade nichts defekt oder Wasser im Schiff. So werden wir immer ruhiger, freuen uns an dem, was rundherum los ist und begreifen, dass wir Zeit haben. Keiner drängelt uns, wir müssen nicht irgendwann irgendwo sein, wir können den Moment genießen, ohne bereits Pläne für die nächsten Tage im Kopf haben zu müssen. Wir glauben, wir haben es endlich begriffen!

Christian kauft sich für 40 Pfund einen echten Tilly-Hut. Der Gentlemanverkäufer erklärte genau, wie man ihn aufsetzt und den Kinngurt trägt. Er verleiht Christian das unverkennbare Flair eines älteren englische Kolonial

Obersts (nachdem er sich vermutlich lange geseht hat). Es gibt für den Hut eine lebenslange Garantie, er sei vererbbar und eine fünf Seiten lange Gebrauchsanweisung wird mitgeliefert. Darin steht unter anderem. „der Tilly-Hut ist unsinkbar - wie die Titanic“. Wir stellen später fest, dass sich Leute mit einem Tilly-Hut sogar grüßen!

Schließlich verlassen wir London und fahren Themse abwärts. Nach ein paar Stunden Schlaf vor Anker, als die Tide kippt, setzen wir Segel. Ein frischer Wind bläst uns Richtung **Eastborne**.

Beim Brötchen Aufbacken explodiert plötzlich das innere Glas unseres Backofens. Wir bestellen Ersatz beim Hersteller ENO in Paris; geliefert werden soll es zu unseren englischen Freunden, die wir noch besuchen wollen, die Rechnung kommt per Email.

Wie über einen Ententeich bei Nebel motoren wir weiter nach **Brighton** und zum **Hamble River**. Alte englische Freunde, Margo und Geoff, empfangen uns in **Warsash**, als wären nicht 10 Jahre seit unserem letzten Treffen vergangen. Wir werden in den örtlichen Segelclub eingeführt und bekommen einen sehr guten Liegeplatz. Hemmungslos werden wir verwöhnt, gefüttert, gebadet, dürfen ihr Dinghy benutzen und die Wäsche wird gewaschen! Margo fährt mit uns nach Southampton zu einer maritime Buchhandlung, die alles vorrätig hat, was uns noch fehlt. Wir schleppen viele wichtige Karten und Handbücher an Bord. Schließlich sind wir um viele Pfunde erleichtert. Überhaupt ist England mit seinem starken Pfund (1999) für uns sehr teuer. Besonders die Hafengebühren lassen unsere Bordkasse schnell dahin schmelzen. Alles ist perfekt, nur das Ofenglas kommt nicht.

Es geht weiter zum **Beaulieu River**, der befahren werden darf, obwohl er zum „Privatbesitz“ von Lord Montague gehört. Das enge Fahrwasser ist ausgeprickt, aber gespickt mit Bojenfeldern. Wir fischen eine uns zugewiesene Boje und fahren mit dem Dinghy zu **Buckler's Hard**, dem Museum der historischen Werft, die unter anderem Nelsons Schiffe gebaut hat.

Den Solent verlassen wir durch die **Needles** und stellen gleich den direkten Kurs nach **Cherbourg** an der Selbststeueranlage ein: Süd, 60 sm; die Tide versetzt uns gleichmäßig einmal nach Westen und wieder zurück nach Osten, dann stehen wir vor den mächtigen Mauern des riesigen Vorhafens. Wir ankern vor der Marina, da spart man das Hafengeld. Wir können auch hier, wie in England, unsere leere 5-Kilo-Propangasflasche weder tauschen noch füllen. Ein richtiges Problem tut sich auf, da weder die englischen noch die französischen 5 kg Behälter passen. Schließlich kaufen wir wieder eine blaue Camping-GAZ Flasche und hoffen, dass es in Spanien wieder Gas für unsere grauen Flaschen gibt.

Wir kämpfen uns durch eine miese, kurze See nach **Alderney**. Immer wieder spritzt Gischt übers Deck. In unser Ölzeug verummmt, ducken wir uns hinters schützende Sprayhood. Beide Segel sind gerefft, die Schoten dicht geknallt. Unser Windmesser zeigt ungemütliche 25 Knoten von vorn.

Es ist schlicht zum Abgewöhnen! Der einzige Lichtblick ist unsere elektrische Selbststeueranlage, die unbeirrt vor sich hinschnurrt und unbeeindruckt Kurs hält.

Gleich am nächsten Tag geht es weiter nach **St. Peter Port** auf **Guernsey**. Wieder ist ein Trocken- und Reparaturtag fällig: Durch einen offenen Lüfter sind die Bücher neben meiner Koje aufgeweicht und trocknen in der Sonne. Die obere Mastplatte mit Windex und Dreifarbenlaterne hat sich gelockert, der Arm der Autohelm Selbststeueranlage wackelt auf dem Ruderquadranten. Außerdem ist wieder Wasser in der Bilge! Wir können uns nicht erklären, woher es kommt. Per Email mahnen wir unser Ofenglas an und geben unsere Handynummer an. Prompt kommt der Rückruf mit vielen Entschuldigungen: Der Paketvertrieb hat das Ding verbaselt und es wird ein neues nach Brest geliefert.

Windstille! Wir tuckern über blankes Wasser nach **Trebeurden** in der **Bretagne**. Nachts ist es dann vorbei mit der Stille, der Wind fegt übers Bojenfeld und die Schiffe zerren an den Leinen. Morgens ergattern wir eine Box im Yachthafen, wo uns ein kräftiger Westwind fünf Tage festhält. Der Ort ist idyllisch gelegen, ein kleiner Strand und malerische Kletterfelsen. Die Solarpaneele werden installiert, der Wassermacher elektrisch angeschlossen, das Fach mit den Gemüsedosen trockengelegt.

L'Aberwrach, an einem Fluss gelegen, ist sehr hübsch mit vielen Segelaktivitäten. Wir motoren mit dem Schlauchboot zwei bis drei Meilen den Fluss hoch, ein paar Häuser eine Brücke, wir drehen wieder um. Plötzlich röchelt der Außenborder und ist aus. Alles Ziehen und Zureden hilft nichts. Ohne Sprit läuft er nicht und mein Christian muss rudern! Es geht kaum voran. Er lauscht grimmig meinen Berechnungen, wann wir wieder an unserem Liegeplatz ankommen und dass mittlerweile die Tide kentern wird. Schließlich schleppen uns drei nette Franzosen zurück und geben uns bei einem Bedankungsdrink wertvolle Tipps für die Weiterfahrt.

Mit gutem Wind geht es weiter nach **Brest**, herrlich! Die Stärke und die Richtung stimmen, die Sonne wärmt und *SUBEKI* stürmt dahin, dass uns das Herz übergeht. Im Hafen bekommt unser Boot ein Schaumbad, wir und unsere Wäsche auch. Seit ein paar Tagen spinnt das Log und wir finden eine Trennstelle, an der die feinen Drähte einfach mit etwas Isolierband zusammengedreht sind.

Nach einem Rieseneinkauf mit Fahrservice kommt endlich das Ofenglas und wir segeln nach **Camaret**. Wunderschön liegt es in einer Bucht mit einem kleinen Fort und einer alten Kirche auf der Landzunge. Wir gehen zum Essen aus, es gibt Fisch und Krustentiere. An Bord werden die ersten Flaschen unseres Großeinkaufs entkorkt. Morgens ist unsere Bojenleine durchgescheuert; wir hängen nur noch an der Sorgeleine und das bei kräftigem Wind um 20 bis 25 Knoten im engen Bojenfeld!

Wunderschönes Segelwetter bringt uns nach **Benodet**, malerisch gelegen an einem Fluss, überall unzählige Segelboote an Bojen. Am weißen Sandstrand drängeln sich die Sonnenhungrigen und es herrscht Urlaubsstimmung. Der Strom ist hier besonders stark. Wir liegen längsseits am Steg und uns wird klar, dass man hier nur bei Stillwasser unbeschadet ablegen kann. Ein Boot knallt beim Versuch, während der laufenden Tide abzulegen, gegen die Hecks von drei anderen Booten. Schließlich kracht es an die Seite unseres Nachbarn.

Petrus meint es gut mit uns, das Wetter ist herrlich. Wir setzen den Spi, der Wind bläst uns nach **Concarneau** und dann weiter zur **Ile de Groix**. Die Atmosphäre ist überall französisch: das Essen, der Wein, die Märkte und natürlich die Menschen. Die alten Männer den Kaffees haben diesen festgewachsenen Zigarettensammel im Mundwinkel, spielen Boule oder trinken Espresso. Die Frauen in ihren Kittelschürzen feilschen am Fischstand oder ermahnen lautstark ihre herumtobenden Kinder.

Wir segeln weiter zur **Belle Ile** nach **Le Palais**, dem Haupthafen der Insel. Der Hafenmeister dirigiert uns, das Heck voran, in die zweite Bojenreihe und macht unsere Heckleine an einer Kette an der hohen Kaimauer fest. Im Laufe des Nachmittags füllt sich das Bojenfeld und wir sind regelrecht eingemauert. Die mächtige, stark befestigte Zitadelle beherrscht Le Palais, daneben alte Häuser mit Butiken und Restaurants. Wir besichtigen die Festung samt Museum.

Traumhaftes Segeln hinüber nach **Port Crousty**, am Eingang zum **Golf de Morbihan**, wo wir wegen des überfüllten Gästestegs eine freie Box belegen. In Frankreich kann man nicht so ohne weiteres in eine freie Box gehen, wie bei uns! Das System ist mir unbegreiflich, aber alle vermieteten Plätze werden nicht an Gäste vergeben und so drängelt man sich am Gästesteg in einem völlig leeren Hafen. Diese Marina ist neu, künstlich aus dem Boden gestampft und hat etwas von Damp 2000. Wir machen einen Ausflug ins nahe gelegene St. Gildas mit Kloster und alter Kirche. Vor der Kirche ist ein bretonischer Markt, mit grauslich aussehenden Käse- und Wurstsorten, die man bei uns wegwerfen würde, weil sie so verschimmelt sind, aber das ist es ja gerade! Alles ist hausgemacht und sehr eigenartig. Wir erstehen eine Ge-

därmewurst, die wir am nächsten Tag nach einer Probe wirklich wegwerfen, was wir mit den hervorragenden Käsesorten in Form von schwarzen Ziegenbrüsten oder weichen, mit Blauschimmel durchzogenen Stinkstücken nicht tun. Zum Abendessen gibt es Seezunge vom Markt mit Pellkartoffeln, Creme fraiche und Salat. Hmmm!

Wir bunkern noch mal tüchtig und segeln durch den engen Durchlass in den Golf de Morbihan. Hier herrschen Tidenströme bis zu 8 Knoten und man kann den Golf nur mit Spezialkarten befahren, auf denen die Stromverhältnisse genau eingezeichnet sind. Ein großer Teil fällt trocken, es gibt aber unzählige Ankerplätze für jede Windrichtung. Wir werden hineingesogen und schaffen gerade noch die Kurve, bevor uns der Strom auf die Felsen setzt. Plötzlich ist das Wasser völlig ruhig. In einiger Entfernung schießt eine Jolle mit atemberaubender Geschwindigkeit vorbei. Wir klappern vorsichtig einige empfohlene Ankerplätze ab, überall ist es voll aber es gibt Bojenfelder. Wir entscheiden uns endlich für einen idyllischen Platz hinter einer bewaldeten Insel, mit nur wenigen anderen Ankerliegern. Gegen Abend kentert die Tide und zu unserem Entsetzten entsteht direkt hinter unserem Heck ein regelrechter Wirbel, in dem unser Dinghy Karussell fährt. Es kommt etwas Wind auf und wir hören die ganze Nacht, wie unsere Ankerkette über die Felsen hin und her rutscht. Jetzt wissen wir, warum man hier besser an einer Boje liegt!

Gegen Mittag ist in **Vannes**, am nördlichsten Ende des Golfs, Hochwasser und wir entschließen uns, durch die Schleuse in den Hafen zu gehen, da eine ausgedehnte Gewitterfront weiteres Anker im Morbihan nicht ratsam erscheinen lässt. Wir müssen nicht lange warten, die Brücke öffnet und wir rutschen vorsichtig durch den engen Kanal mit nur 2 Meter Wassertiefe in den lang gestreckten Hafen. Vannes ist eine schöne, alte Stadt mit Stadtmauer und gut erhaltenem historischen Stadtkern. Die dauernden Gewitterschauer lassen Stadtgänge nur mit Regenschirm zu, doch es ist warm und die ein- und auslaufenden Segler tragen meistens nur eine Badehose.

Christian sitzt täglich in einem der vielen Kaffees, steckt seine Nase in ein spannendes Buch oder eines der Handbücher und wartet auf gutes Biskayawetter, das sich nicht einstellen will. Neben unseren eigenen Wetterdaten greifen wir gerne auf die französischen MACIF Wetterblätter zurück, die bei den meisten Hafenmeistern aushängen und manchmal auch als Kopie mitgenommen werden können. Neben Wetterkarten für 2 Tage gibt es eine recht gute 5-Tage-Vorhersage und Angaben über Schwell, Wellenhöhe und Temperaturen. Schließlich nach fünf Tagen Vannes, am 10. August, stabilisiert sich das Wetter; von der Windrichtung nicht ideal, aber ruhig. Durch

die Schleuse und den Morbihan motoren wir, doch die Tide schiebt uns teilweise mit 12 Knoten über Grund. Christians Augen leuchten!

Wir verzurren das Dinghy auf dem Vordeck, verschließen alle Luken und Borddurchlässe. Ich trage ein paar Wegepunkte in die Karte. Zwischen Wegepunkt 3 und 4 liegen 348 sm. **Biskaya** wir kommen!

Schon spuckt uns der Golf aus, wir setzen Segel und *SUBEKI* rauscht mit 6 bis 8 Knoten bis zur Südspitze der Belle Ile. Dann geht es bei Nordwest 5 und mit 228 Grad munter in Richtung Spanien.

Wir gehen Wachen. Am besten für uns hat sich folgender Wachplan bewährt: zwischen 20 und 11 Uhr, Drei-Stunden-Rhythmus (die letzte Wache, von 5 Uhr bis 8 Uhr, darf vor dem Frühstück noch mal ins Bett). Von 11 bis 12 Uhr gemeinsames „Frühstück“ und von 19 bis 20 Uhr warmes Essen. Dazwischen zwei Wachen zu je dreieinhalb Stunden. So wechselt man durch, bekommt aber jede Nacht mindestens 6 Stunden Schlaf. Für die Nachtwachen werden belegte Brote, Kaffee und Tee vorbereitet.

Der Nordwest steht bis nachts durch. In der Dämmerung werfe ich einen Blick durch mein „Küchenfenster“ und traue meinen Augen nicht, direkt davor hüpfen ein Delfin! Draußen eine Schule von 10 bis 15 Tieren, die das Boot fast eine halbe Stunde begleiten, man kann sich gar nicht satt sehen! Zum Schlafen haben wir in der steuerbord-Achterkammer ein Leesegel geriggt, das geht sehr gut während gesegelt wird, unter Motor schläft man besser im Vorschiff. Gegen morgen ist es leider mit der flotten Fahrt vorbei, der Wind schläft fast ein und der Motor brummt. Im Cockpit gibt es ein ordentliches Frühstück mit Eiern, Brötchen, Müsli usw.

Zweiter Tag auf See. Wir kreuzen auf, bei Südwest 2, und das, bei solchen Entfernungen! Zwischendurch, wenn der Schwell zu unangenehm wird, läuft der Motor. Christian, der sonst nicht gerade der begeisterte Angler ist, hat aus Langeweile die Schleppangel ausgerollt, freiwillig!

Endlich am 3. Tag, nachmittags wieder Nordwest. Das Wasser ist glatt, es ist ein angenehmes Segeln mit etwas Sonne und es ist wunderbar warm, für uns Nordlichter völlig ungewohnt. Um 20 Uhr entdeckt Christian zwei mächtige Buckelwale, die gemächlich am Bug vorbei schwimmen und uns ein Stück begleiten. Sie sind leicht auszumachen, wenn sie zunächst mal blasen, dann kurz den Buckel zeigen, den mächtigen Rücken und schließlich die Schwanzflosse. Sie hinterlassen einen regelrechten Wasserwirbel, wenn sie wieder eintauchen. Ein tolles Erlebnis! Gegen Morgen brummt wieder der Motor. Bevor Spaniens bergige Küste in Sicht kommt, kann man die Eukalyptus Bäume schon riechen. Die Wolken fließen von den Hängen, ergießen sich über tiefer liegendes Gelände und erreichen schließlich das Meer, auf dem sie liegen zu bleiben scheinen. Die Sicht ist miserabel aber wir schaffen