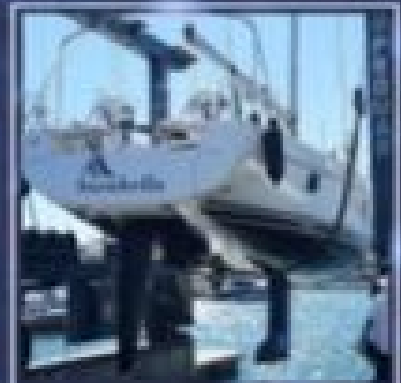
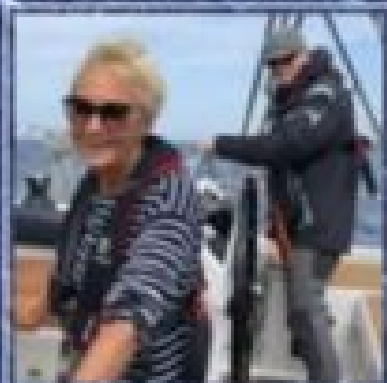




Saison 2021



Einleitung	Seiten 2-4
Ostsee ade	Seiten 5-13
Die Nordsee hat uns	Seiten 14-19
Holländische Segeltage	Seiten 20-24
Regentage	Seiten 25-29
Ärmelkanal	Seiten 30-31
Bretonisches Segeln Teil 1	Seiten 32-41
Bretonisches Segeln Teil 2	Seiten 42-53
Die spanische Atlantikküste	Seiten 54-67
Die portugiesische Atlantikküste	Seiten 68-83
Epilog	Seite 84



«S

chlafen kannst du im Winter», wurde unser Slogan, wenn wir wieder mal früh am Morgen vor Sonnenaufgang die nächste Strecke unter den Kiel nehmen mussten. Geprägt hatte diesen Spruch unser Profiskipper Jens, der uns durch die Untiefen des Wattenmeers lotste. In diesem Gebiet der Ostfriesischen Inseln, die für uns mit 2.40 Meter Tiefgang nur bei Hochwasser befahrbar war,

bestimmte der Tidenkalender den Tagestakt. Jens gab uns Mittelmeersegler, die wir Tiden und Strömungen nur noch aus dem längst vergessenen Kurs für den Hochseeschein kannten, die Sicherheit, die wir für die Fortsetzung unserer Reise brauchten. Und tatsächlich war es einige Male so, dass wir in Dunkelheit und nur auf die blinkenden Seezeichen und den Navigationsbildschirm vertrauend, ablegten und uns vorsichtig ins offene Meer hinaus vortasteten. (s. *Die Nordsee hat uns*)

Manchmal hatten wir auch Glück, wenn Hochwasser erst im Laufe des Morgens eintraf und wir geduldig auf den Strom warten mussten, der uns ins Meer hinaus trieb. Dies war eine weitere Erkenntnis: Segle nie gegen Strom, besonders wenn der Wind gegenan bläst. Dies haben weit erfahrenere Segler und auch die Berufsschiffahrt auf die harte Tour erleben müssen. In Erinnerung bleibt das Unglück der «Amoco Cadiz» im Chenal de Four, der berühmten Durchfahrt zwischen den Inseln von Ouessant am Nord-westzipfel von Frankreich oder die Ölpest vor der Costa da Morte (Todes-küste) in Galizien, als wir hier - natürlich mit dem Strom - durchsegelten. (s. *Bretonisches Segeln Teil 1 und 2*)

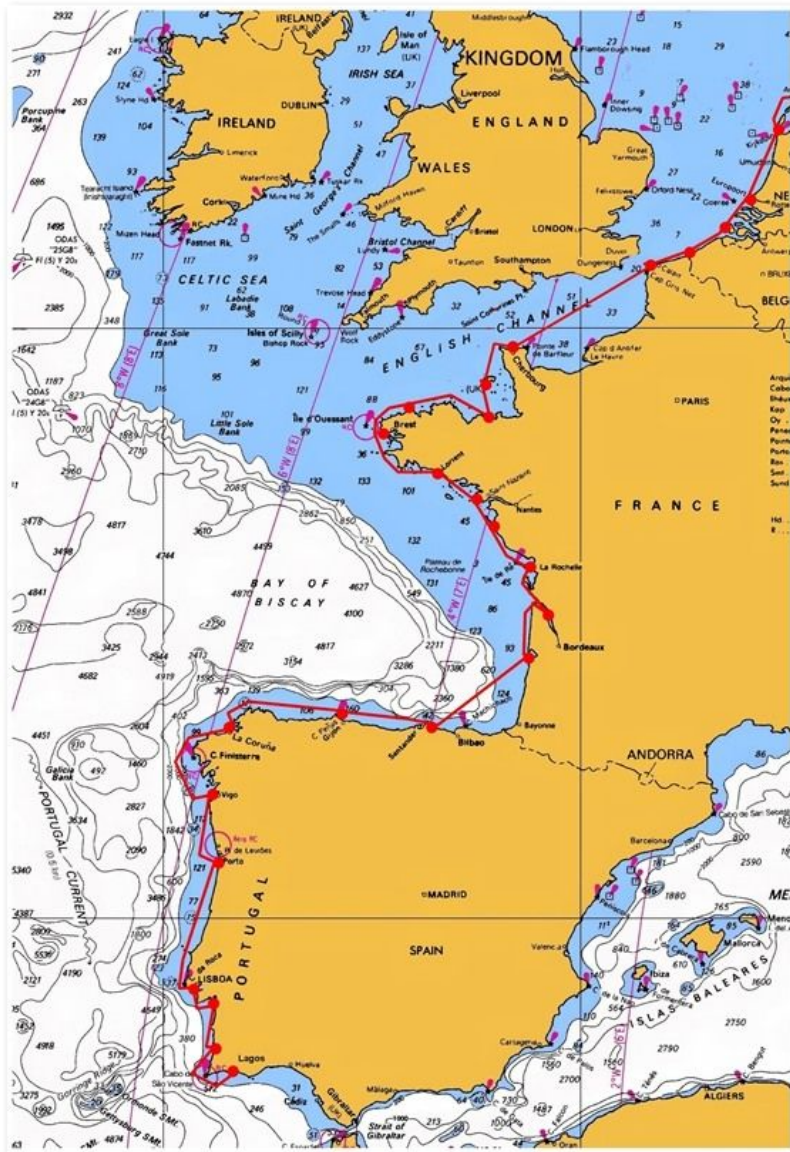
Wir geben es zu: Wir sind Warmduscher. Die tolle Badeplattform führen wir nur zu Demonstrationszwecke für unsere Gäste aus, aber niemand hatte Lust, bei siebzehn grädigem Atlantikwasser ein Bad zu nehmen. Auch das Dinghi liegt immer noch verpackt im Vorluk und wurde nie gewässert. Wofür auch? Die Küsten waren oft felsig, die Strömungen und Dünung zu heftig und die Häfen und Marinas lagen sehr oft an interessanten Orten, wo es sich lohnte anzulegen und die Küste mit dem Fahrrad oder dem E-Trotinet zu erkunden. (s. *Die spanische Atlantikküste*)

Wir geben es zu: Wir sind Warmduscher. Die Badeplattform führen wir nur zu Demonstrationszwecken aus.

Einer weiteren Gefahr sind wir - auch mit Glück - aus dem Weg gegangen: Den unzähligen Fischernetzen. Ein Netz im Propeller einzufangen, war ein worst case Szenario, denn ein Abschneiden mitten auf dem Meer war unmöglich. Das hätte man nur in einer ruhigen Ankerbucht erledigen können und die waren an der Atlantikküste dünn gesät. Noch etwas haben wir glücklicherweise nicht erlebt: Eine Orcas-Attacke. Als wir in Lagos die Sarabella für die Winterpause auswasserten, sahen wir gleich sechs Yachten mit zerfressenen Ruderblättern, die erst vor einer Woche am Cabo San Vicente, das wir eben passiert hatten, Opfer von Orcas geworden waren. Unglaublich, was diese Meute an halbwüchsigen Tieren an Schaden anrichten können, ohne dass man gross etwas dagegen unternehmen könnte. Die Gründe für dieses Verhalten sind nach wie vor rätselhaft. (s. *Die portugiesische Atlantikküste*)

Nach rund 2800 Meilen und sechzig Häfen und Marinas haben wir also den ersten Teil unserer Überführung ins Mittelmeer geschafft. Es hat sich total gelohnt, dass wir uns vier Monate Reisezeit genommen haben. Wir haben so viele interessante Orte besucht, sind auch oft ein bis zwei Tage verweilt, hatten eindruckliche Begegnungen, erfuhren unglaubliche Geschichten und erlebten Segeltage, die wir nicht so schnell vergessen werden.





Die Törnstrecke 2021: Greifswald - Ostseehäfen - Nordostseekanal - Ostfriesische Inseln - Holländisch-/ Belgische Nordseeküste - Bretagne Nord und Süd - Spanische und portugiesische Atlantikküste. 2800 Seemeilen, 60 Häfen



300 Meilen, geschätzte zehn Prozent unserer Jahresleistung bis nach Lagos (Portugal) haben wir in zwei Wochen geschafft. Ruedi war unsere erste Crew und half uns als langjähriger Segler, die teils kniffligen Situationen meistern.

VORBEREITUNG

Reichen wohl drei Tage um die Sarabella für die grosse Reise vorzubereiten? Immerhin hing viel davon ab und die Segelgebiete, die wir erkunden wollten, hatten es in sich. Ein Ausfall eines Systems oder eine unvorhersehbare Reparatur könnte schnell mal ungemütlich bis gefährlich werden. Hier mussten wir uns ganz auf die Zuverlässigkeit des After Sales Service der HVG (Hanse Vertriebsgesellschaft) und des ansässigen Yachtausrüsters Wendel & Rados verlassen, da wir ja nicht selber anwesend sein konnten. Nur schon die Coronasituation hatte unseren Zeitplan um einen ganzen Monat verzögert.



Simkartenwechsel unter erschwerten Bedingungen!

Die letzten Garantiearbeiten waren am Freitag beinahe fertig (!), nur der linke Cockpittisch liess sich nicht absenken – aber das brauchten wir kaum vor dem Mittelmeer – und eine Lichtsteuerung eines Gästebads war plötzlich defekt. Am meisten geärgert hatte mich der Ausfall des Internet-Routers, der mit seiner Simkarte auf der Mastsaling sass und ausgetauscht werden musste.

Stephan, der super toll den ganzen Winter für unsere Sarabella geschaut hatte – immerhin war es zwei Wochen lang unter Null – stieg rauf und wechselte die winzig kleine Simkarte gekonnt aus. Wie ist man doch abhängig von solch kleinen Dingen!

STRALSUND

Unser erster Halt war in Stralsund. Für diesen Schlag begleiteten uns Christian und Netti, die auf nächstes Jahr ebenfalls eine Hanse 508 fertig stellen lassen und mit uns die Gelegenheit nutzen wollten, mal diese Hanse zu segeln. Zum Glück hatten wir anständigen Wind (3-4 Bf) und Christian war hell begeistert vom Potential der Yacht. Das Anlegen – zum ersten Mal diese Saison – klappte noch nicht so gut. Man merkte, dass unsere Reflexe noch ein bisschen eingeschlafen waren.



Stralsund: Das wunderschöne Rathaus mit Platz. Leider durch das Corona-Testzelt verunstaltet.

HIDDENSEE

"Na dann kommt doch zu uns nach Hiddensee", schrieben mir Thomas und Annette, die wir letztes Jahr ein paar Mal getroffen hatten. Leider war der Wind nun mehr oder weniger eingeschlagen und die ersten zwei Stunden muss man eh dem Fahrwasser folgen. Und wieder schafften wir die Fahrt ohne aufzusitzen, im Gegensatz zum nächsten Morgen, wo wir nach der Hafenausfahrt in Kloster geringfügig zu weit weg vom Fahrwasser fuhren und – Murphy's Law – uns auf den Track von gestern verliessen; nur war der Wasserstand um 10 cm gesunken, was bei unserem Tiefgang schon für einen Aufsitzer reichte, von dem wir nur mit Hilfe von Thomas und Annette mit ihrer Bavaria 36 wieder frei kamen, womit bewiesen ist, dass es immer gut ist, wenn man Freunde hat! Dass zur gleichen Zeit noch die Fähre einlief und den Adrenalinspiegel noch zusätzlich erhöhte und einiges Kopfschütteln des Kapitäns verursachte, machte das Ganze perfekt. Lesson learnt: Verlass dich nie auf den Plotter alleine!



Den Besuch des Leuchtturms von Dornbusch sollte man nicht verpassen!

RICHTUNG WEST

Auf der Reise Richtung West lag Dänemarks Ostküste eigentlich am Weg und auf Thomas Rat hin, versuchten wir im kleinen netten Hafen von *Hesnaes* anzulegen, fuhren aber schnell wieder retour raus, da das Log nur noch 2.50 m Tiefe anzeigte. (In allen Hafenfürern stand 3 m Tiefe!). Das war uns zu riskant – einmal auflaufen pro Tag genügte uns. So segelten wir mit schönster Backstagbrise weiter bis *Gedser*, wo wir nach 75 sm (54 sm gesegelt!) um neun Uhr abends einen sicheren Platz in der Marina kriegten und mit einem kitschigen Sonnenuntergang den Tag ausklingen lassen konnten. Weniger kitschig waren aber die Miraden von Mücken, die sich auch am nächsten Morgen noch an unser Schiff klammerten. Was für eine Plage! Wieso wollten sie unbedingt nach *Warnemünde*, unserem nächsten Törnziel, mitkommen?

WARNEMÜNDE

Die Fahrt von 20 sm vom dänischen Gedser nach Warnemünde resp. Kühlungsborn unterschied sich lediglich durch den Wind: Erster Tag Flaute, zweiter Tag toller Wind mit 22 kn Nordostwind. Kühlungsborn ist zwar eine tolle Marina, aber beim Anlegen – vor allem mit Gegenwind – ist man immer auf sich selbst gestellt. Leinen abnehmen oder ein hilfreicher Hafenmeister sind hier Fremdwörter. Deshalb musste ich in Präzisionsfahrt mit dem Bug gegen den Steg fahren, damit Regi mit der Bug- und Springleine gefahrlos überspringen konnte. Nach zwei Anläufen klappte es, aber leider gab ich zu wenig Gas beim Eindampfen in die Springleine, so dass die *Sarabella* mit dem Heck kurz den Holzsteg küsste. (Eine kleine Reparatur mit Gelcoatspachtel liess das Maleur vergessen lassen). Kulinarisch kamen wir im bekannten Restaurant „vielmeer“ zum Fischessen, wie es im Büchlein steht: Knusprig, gut gewürzt und mit Bratkartoffeln, die unübertrefflich waren.



Marina von Gedser. Die Idylle trügt: Es hat tonnenweise Mücken!

BOLTENHAGEN

Auch die nächsten zwei Segeltage nach Boltenhagen und Travemünde waren wieder von besten Windbedingungen geprägt: Die 5-Stern Marina Boltenhagen kam uns ein bisschen steril vor, aber vielleicht lag es daran, dass coronabedingt kaum jemand anzutreffen war. Lläuft man aber ein bisschen die Stege ab, trifft man dann doch vereinzelte Segler und kommt schnell ins Gespräch. Ersterer segelte mit seiner Frau auf einer „Figaro“ (französische Trainingsyacht für Einhandsegler) Richtung Ost und die Zweiten waren ein älteres Ehepaar, die eben eine Dufour 47 erstanden hatten, dessen Vorbesitzer sie optisch und technisch (alles hydraulisch bedienbar!) so „getunt“ hatte, dass die Besitzer sich einen Spass daraus machten, uns wetten zu lassen, was für eine Marke Yacht er da erstanden hatte.

Ein kurzer Stadtbesuch vom Ort Boltenhagen zeigte uns auf eigentlich erschreckende Weise auf, wie durch den Tourismus ein unverfälschtes Fischerdörfchen zu einem Seebad-Hotspot mit allen seinen negativen Seiten aufblühen oder eher verkommen kann. Im Sommer muss hier die Hölle los sein! Einzig der ellenlange Steg war ein Highlight.



Der lange Badesteg von Boltenhagen ist der einzige Höhepunkt hier.

TRAVEMÜNDE

In Travemünde (vor Lübeck) konnten wir an der Aussenmole des Fischereihafens einen Platz ergattern. Jetzt merkte man, dass man sich in einem Epizentrum der Segelwelt befand (6'000-8'000 Bootsplätze!) und andererseits in einem Grosshafen, wo die Fähren nach Finnland, Dänemark und Schweden im Stundentakt Tag und Nacht an- und ablegten; eine Stadt, die eigentlich nie zur Ruhe kommt.

Hier wollten wir auch einen Hafentag verbringen und uns die geschichtsträchtige, 600 Jahre alte Hansestadt Lübeck anschauen. Immerhin war sie Unesco Weltkulturerbe und Heimat von drei Nobelpreisträgern: Thomas Mann, Günther Grass, Willi Brandt. Was gibt es besseres, als sich das Ganze durch eine charmante und kompetente Stadtführerin erklären zu lassen.



Riesige Fähre fahren Tag und Nacht in Travemünde ein und aus.



Die ehemaligen Salzlagerrhäuser





Das Thomas Mann Haus



Der Pakt mit dem Teufel für den Bau der Marienkirche



Das Holsteintor (1478)

FEHMARN

Der 40-Meilenhupf zur Insel *Fehmarn* schien eine öde Sache zu werden, da die Windprognose mehr oder weniger Flaute versprach. Nur ganz am Schluss konnten wir noch ein paar Meilen aufkreuzen, was das Seglerherz schnell wieder versöhnte. Wieder konnten wir längsseits in der Marina Burgtiefe anlegen und endlich hatte es hier einen echten Yachtladen, wo wir unseren defekten Bootshaken austauschen konnten.



Ein Saunawagen in der Marina von Fehmarn. Genau richtig für diese Gegend!

SCHLEUSENZIT 1

Am Montagmorgen motorten wir gemütlich zum Warteplatz für die Schleusung. Per Funk wurden wir angewiesen eine Stunde zu warten, um die grossen Pötte vor uns durch zu lassen. Doch dann war es soweit und wir liefen hinter einem mittelgrossen Frachter in die Schleuse ein. Da die Schwimmstege auf Wasserhöhe sind, ist es bei unserem Freibord von gut anderthalb Meter nur per Trittfender möglich überzustiegen



Dank Schwimmstegen muss man beim Sch



Wenn ein 200 Meter langer Frachter kreuz

LABOE

So langsam deutete sich nach einer Woche nun das Ende unserer Ostseezeit an. *Laboe* war unser letzter Hafen, bevor es am Montagmorgen in den Nordost-seckanal ging. Noch einmal liessen wir es uns kulinarisch gut gehen und speissten – auf Empfehlung unserer Segelfreunde Reini und Erika, die hier zwei Saisons verbracht hatten – in der „Fischküche“ den besten Seelachs. Alles coronakonform mit Trennscheiben an den Tischen und obligatem Maskentragen, auch wenn es nur zwei Meter Weg bis zum Tisch sind.



Den besten Seelachs kriegt man in Laboe in der "Fischküche".



...sen keine Leinen nachführen.



...wird es beängstigend schmal!

um die Leinen zu befestigen. Aber Regi machte das hervorragend und es erstaunte uns, dass wir das einzige „Sportboot“ (Schleusensprache) waren.

Ab jetzt war nur noch Motoren angesagt. Segeln ist im hundert Kilometer langen Kanal, der in unglaublich kurzer Bauzeit zwischen 1878 bis 1895, ausgedudelt worden war, verboten. (Baugeschichte hier) Die Grundgeschwindigkeit von 15 km/h (= 8kn) war Vorschrift für die Berufsschifffahrt und wir mussten annähernd so schnell fahren um nicht ewig überholt zu werden,

was bei einigen Schmalstellen und Kreuzungen zu so engen Begegnungen führte, dass man meinte, die hohen Bordwände dieser Ungetüme anfassen zu können. Dabei musste man gut aufpassen um vom Propellersog nicht angezogen zu werden.

üppiger Vegetation und Fauna, dass man die Vögel trotz Motorenlärm weitherum hören konnte. Ein kleiner Stadtrundgang brachte uns diesen liebevoll gepflegten Ort näher. Bekannt ist er ja vor allem wegen ihrer weltweit einzigartigen Schwebefähre, die unter einer Eisenbahnbrücke über den Kanal führt. Leider ist sie zur Zeit defekt.

RENSBURG

Rensburg war nach 25 Meilen unser Zwischenstopp. Unser Urteil nach der ersten Etappe war eindeutig: Erstens hatten wir ein Riesenglück, dass wir keinen Gegenwind und schönsten Sommerwetter hatten und zweitens glänzte der Kanal mit



Rensburg, berühmt wegen seiner Schwebefähre.



Idyllische Plätzchen am Nordostseekanal.

OSTSEE-ENDE

Die zweite Etappe bis *Brunsbüttel* und dem definitiven Ende der Ostsee kam nach 40 weiteren Meilen in Sicht. Unmittelbar vor den Schleusen – zur Zeit wird sogar eine fünfte noch grössere Schleuse in sechsjähriger Arbeit gebaut – befindet sich eine kleine Marina, wo man leicht anlegen kann und gleich über dem Zaun im Restaurant sitzt, wo wir unser letztes Mal vor der Schleusung genossen. (Zackenbarsch mit Bratkartoffeln). Ab morgen hiess es früh aufstehen, denn ab jetzt diktierte die Tide den Segeltag.

SCHLEUSENZEIT 2

Um 01.45 Uhr war Hochwasser in *Brunsbüttel* und wie uns kundige Nordseefahrer am Steg einbleuten, sollten wir erst zwei Stunden nach HW in die Elbe einfahren, da wir sonst immer noch mit Gegenstrom an der Wasseroberfläche zu kämpfen hätten. Folglich standen wir um vier Uhr in der Früh auf und meldeten uns per Funk für die Schleusung an. Wir waren bass erstaunt, dass für uns alleine um 05.15 Uhr eine dieser riesigen Schleusen geöffnet wurde. Und dann hob sich das Ganze um rund einen Meter und das Schleusentor ging gerade in dem Augenblick auf, als uns die Sonne durchs Tor begrüßte und uns einen ersten Blick auf die Nordsee und die Elbe werfen liess. Ein Meilenstein auf unserer Reise!

CUXHAVEN

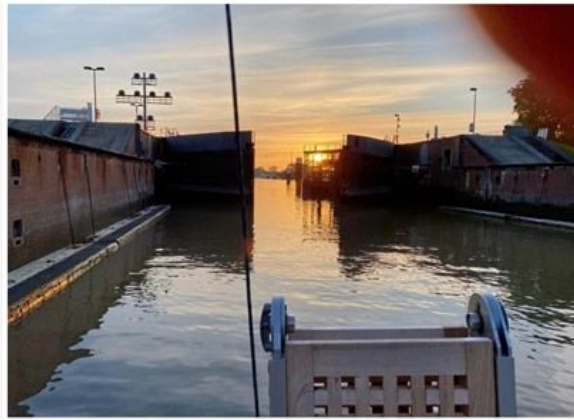
Jetzt wussten wir, weshalb dieser Tidenstrom und das Timing so wichtig waren: Wir wurden regelrecht in die Elbe hinaus geschwemmt; die Fahrwasserbojen, an denen gurgelnd die starke Strömung von bis zu fünf (!) Knoten sichtbar war, schob uns mit über elf Knoten Fahrt über Grund Richtung Cuxhaven.

Eindrücklich war die Einfahrt in

den Yachthafen, wo wir tanken mussten. Quer zur Einfahrt mit 60 Grad Vorhaltung und Vollgas fuhren wir durch die schmale Einfahrt um gleich um die Ecke an der Bunkerstation anzulegen, was auch erst nach dem zweiten Anlauf gelang, da auch im Hafen noch zwie Knoten Seitenstrom herrschte. Als wir wieder ablegten, dachte ich, dass wir nun mit Vollgas gegen



Marina von Gedser. Die Idylle trägt: Es hat tonnenweise Mücken!



Marina von Gedser. Die Idylle trägt: Es hat tonnenweise Mücken!

die Strömung zurück zur City Marina motoren mussten. Fehlanzeige: Innerhalb von zwanzig Minuten hatte der Ebbestrom von fünf auf einen Knoten abgenommen, so dass wir ohne viel Gegenrunder ins Hafenbecken einlaufen und nach dem Passieren der Hebebrücke um 08.15 Uhr in der Marina anlegen konnten.

Motor aus – Bugstrahlrunder eingezogen – ausschnaufen – Törn beendet. Fazit: 283 sm gefahren, 161 sm unter Segel. Wow, das war ein echtes Erlebnis für Mittelmeer-Segler, die zum ersten Mal gegen Tide und Strom ankämpfen mussten! Am Sonntag morgen geht es weiter Richtung Helgoland mit

unserem Profiskipper Jens, der uns die tieferen Geheimnisse des Tidensegels bis nach Den Helder (Holland) näher bringen wird und uns für eine Woche begleiten wird. Wir sind sehr gespannt!



In der Marina von Cuxhaven. Zum ersten Mal an Schwimmstegen mit Tidenausgleich (4 Meter!) angelegt.



Törnstrecke Greifswald-Cuxhaven: Greifswald - Stralsund - Hiddensee - Gedser - Warnemünde - Kühlungsborn - Boltenhagen - Travemünde - Fehmarn - Laboe - Kiel-Hartenau - Rendsburg - Brunsbüttel - Cuxhaven Total: 283 sm (509 km)

Die Nordsee hat uns 14.-19.06. 2021



Nach weiteren 200 Meilen entlang den Ost- und Westfriesischen Inseln sind wir mit Unterstützung von Profiskipper Jens im holländischen Den Helder, dem grössten Marina-Stützpunkt angekommen. Wind und Strom waren aber nicht immer auf unserer Seite.

NORDSEE - MORDSEE



Das Sprichwort „Nordsee ist Mordsee“ schien mir bis jetzt immer ein bisschen übertrieben. Aber als wir an unserem freien Segeltag – der DWD hatte eine Sturmwarnung herausgegeben – das Museum „Windstärke 10“ besuchten, wo der Themenschwerpunkt bei den Gefahren der Berufsschifffahrt und der Fischerei lag, staunten wir doch: In der Nordsee liegen Tausende von Wracks auf dem Grund und so manches grausiges Schicksal wurde in der Nordsee besiegelt, sei es durch Auflaufen, Kenterung, gefährliche Vereisung oder Kollision. Einen Trost gab es: Die heutige Seefahrt ist um einiges sicherer geworden!

SKIPPERHILFE

„Moin, moin“ (soll heissen guten Tag) begrüßte uns Jens mit Norddeutschen Dialekt, als er am Sonntagabend in Cuxhaven an Bord kam. Bevor wir aber über unsere kommende Reise durch das Wattenmeer mit seinen anspruchsvollen Tiden- und Strömungsbedingungen sprachen, gab es erst mal aus Regis Küche ein leckeres Nachtessen. Dann ging es aber gleich zur Sache: Auslaufen um 05.00 Uhr, damit wir den Ebbstrom der Elbe erwischen können, Kartenstudium der Strecke durch die stark befahrenen Verkehrsgebiete und Anlegen in Helgoland.



Skipper Jens begleitet uns durch das Wattenmeer.



Das Museum "Windstärke 10" in Cuxhaven zeigt eindrücklich wie gefährlich früher die Nordsee war.

HELGOLAND

Es ist schon komisch, wenn man um 09.30 Uhr morgens schon angelegt hat. Unser Timing hatte perfekt funktioniert: Mit dem Tidenstrom von bis zu fünf Knoten erreichten wir 12 Knoten Fahrt über Grund und hatten die 35 Seemeilen bis Helgoland schon um halb zehn geschafft. Jens gab uns wertvolle Tipps für das rücksichtsvolle oder auch vorgeschriebene Befahren des Fahrwassers. Den Nachmittag haben wir für eine Inselumwanderung genutzt und hautnah die in Deutschland einzigartige Basstölpelkolonie beobachtet.

Dass Helgoland überhaupt noch besteht, ist eigentlich nur dem Unvermögen der Engländer zu verdanken: Am 18. April 1947 versuchten sie diesen Militärstützpunkt als Ganzes, d.h. die ganze Insel, in die Luft zu jagen. Die Bevölkerung wurde evakuiert und per Fernzündung wurde der „Big Bang“ mit 6700 Tonnen Sprengstoff zur Explosion gebracht. Doch das Vorhaben scheiterte; militärisch war zwar alles zerstört, aber die



Die "Lange Anna" (75 m hoch) ist das Wahrzeichen von Helgoland.



Die Basstölpelkolonie kann man von ganz nah beim Brüten beobachten.

Insel existierte weiter und die Helgoländer begannen mit dem Wiederaufbau, allerdings erst 1952, da die Briten die Insel nach wie vor als Übungsziel für Bombenabwürfe benutzten.



Helgoland wurde im 2. Weltkrieg ausgebombt und erst 1952 wieder aufgebaut.

NORDENEY

„Das war doch gar nicht so schwer“, dachten wir, aber für den zweiten Tag mussten wir doch noch einiges mehr beachten. Da *Nordeney*, unser nächstes Ziel, nur bei Hochwasser +/- zwei Stunden durch das berühmte „Dovetief“, das so mancher Yacht schon zum Verhängnis wurde, anlaufbar war, spielte das Timing noch eine grössere Rolle. Hinzu kam, dass die Marinaplätze für unseren Tiefgang rar waren. Aber Jens hatte gute Beziehungen zum Hafenmeister, da hier sein Heimathafen lag. Aber alles ging perfekt auf, der Wind war heute keine grosse Herausforderung und die 48 Meilen lagen um vier Uhr im Kielwasser.

Für einen Ausflug mit dem Velo zur Inselerkundung waren wir zu müde. Das konzentrierte Segeln - auch wenn es wenig Wind hatte - verlangte seinen Tribut.

PLAN B - VLIELAND

„Man muss in diesem Segelgebiet immer einen Plan B bereit haben“, war ein weiterer Tipp von Jens. Und darauf mussten wir dann auch zurückgreifen. Obwohl wir zeitig zwei Stunden nach Hochwasser in Nordeney bei besten Windbedingungen um 04.30 Uhr („schlafen kannst im Winter“, meinte Jens) ablegten und die lediglich vier Meter tiefe Durchfahrt problemlos passieren, mussten wir unsere Pläne anpassen. Erstens wäre es schade gewesen, bei diesen guten Windbedingungen schon nach 20 sm in Borkum einzulaufen und zweitens waren für Freitag, unserem geplanten Ankunftszeitpunkt in Den Helder, Starkwind und Regen angesagt. Damit stand fest: Wir segeln weiter, aber es musste Vlieland sein, da alle Inseln davor (Schiermonnikoog, Terschelling und Ameland) mit

unserer Yacht nicht anlaufbar waren. Das hiess: Es lagen nochmals 65 sm vor uns! Na ja, bei diesen Windbedingungen schien das kein Problem zu sein. Aber man soll den Tag nicht vor dem Abend loben: Zuerst schief der Wind ein und dann stimmte das Timing zum Einlaufen im Hafen von Vlieland nur noch bedingt. „Es sollte eigentlich möglich sein bis ungefähr 19 Uhr, dann haben wir noch 60 cm Tide,“ meinte Jens. Damit blieben aber nur noch 20 cm Reserve für die Hafeneinfahrt. Wie heisst doch das Sprichwort: „Immer eine Handbreite Wasser unter dem Kiel“. Um 19.15 Uhr fuhren wir auf die Hafeneinfahrt zu, hatten aber angesichts der vollen Belegung und der schmalen Einfahrt echte Zweifel, ob das gutgehen würde. Wenden lag nicht drin und retour raus beim Seitenwind war uns zu riskant.



Das berühmte "Dovetief" vor Nordeney konnten wir dank Hochwasser und wenig Strömung problemlos durchfahren. Nicht allen gelingt das!



Unter Reacher läuft es anfangs gut

Also wieder Plan B: Ankern vor dem Hafen, was sich schlussendlich als richtige Entscheidung herausstellte, da es wider Erwarten eine windlose Nacht wurde und wir nur vom Ankeralarm um fünf Uhr geweckt wurden, als die kippende Tide die Sarabella umdrehte. Was solls, die Sonne kam eben hoch und tauchte das Watt mit dem Morgendunst in ein leicht gespenstiges Licht.



DEN HELDER

Vieland zu besuchen, am Strand der Düne nachzulaufen, das nette kleine urige Dörflein zu besuchen, lag nun leider nicht mehr drin, denn es war wieder mal Niedrigwasser und erst am Nachmittag nach Den Helder zu segeln, schien uns zu unsicher. Wie recht wir doch hatten! Wohl konnten wir um acht Uhr mit dem Strom entlang der Insel segeln, doch schon mittig Texel, der letzten westfriesischen Insel, sprang der Wind um und wurde so böig, dass wir ziemlich rassig das zweite Reff im Gross einziehen mussten. Eine Viertelstunde später blieb er fast ganz weg und dann setzte auch noch der Flutstrom mit zwei Knoten gegen uns ein.

Da hatte Jens eine gute Idee: Es gab eine Abkürzung durch das „Mohlengatt“ (s. Karte), das uns drei Stunden Fahrt ersparte.

... doch dann schläft der Wind ein und wir sind zu spät und müssen vor dem Hafen ankern.

Gemäss Karte sollte es tief genug sein, nur waren wir langsam vorsichtig geworden, nachdem Navionics ein paar Mal bis zu zwei Meter daneben gelegen hatte.

Aber diesmal stimmten die Tiefenangaben und nach einer Stunde konnte ich dem Hafenmeister unsere Ankunft ankündigen.

„Well done“, meinte er, als wir am Tankstellensteg anlegten und er uns nachher in einen super guten Platz längsseits einwies.



Wir können vor Den Helder eine Abkürzung durch das „Molegatt“ fahren. Es erspart uns drei Stunden Fahrt.

MUSEUMSTAGE

"Well done", sagten wir uns am Freitag auch, als wir am Morgen noch gemütlich mit den Mietvelos durch den Ort tingelten, um Einkäufe zu tätigen und das weitläufige Maritime Museum in Augenschein zu nehmen. Am Nachmittag gab es nämlich Gewitterböen und Regenschauer, die bis zum Abend zu einem Sturm ausarteten. Das wäre keine schöne Ankunft gewesen!

Am Dienstag werden wir mit Sarah und Chregu die „Staande Mastroute“ bis Amsterdam beginnen.



Wir haben einen tollen Platz in der Marina von Den Helder.



Vor dem "Königlichen Yachtclub Den Helder"



Wir tingeln mit dem Velo durch Den Helder.



Törnstrecke: Cuxhaven-Helgoland - Norderney - Vlieland - Den Helder Total: 181 sm (325 km)



Holländische Segeltage 20.-26.06. 2021



Dieser zweiwöchige Törn von Den Helder nach Calais wird wohl der kürzeste auf unserer Überführung ins Mittelmeer sein. Aber mit Sarah und Chregu war von vornherein abgemacht, dass Sightseeing und gemütliches Vorwärtskommen Priorität haben werden. Schlussendlich kam es anders raus, aber auch das gehört zu solch einer Reise.

NEUE PLÄNE

Wie waren wir froh, dass das Wetter am Sonntagnachmittag, als Sarah und Chrigu an Bord kamen, so einigermaßen passabel war. Die letzten Tage hatte es nämlich mehrheitlich geregnet und war windig bis stürmisch; nicht gerade das, was wir uns vorgestellt hatten. Der Plan war, durch den „Nordhollandkanal“ mit seinen zehn Hebebrücken bis nach Amsterdam zu motoren – die sogenannte „Staande Mastroute“ – in der Mitte das reizvolle Städtchen Alkmar zu besuchen um dann zwei bis drei Tage die Grossstadt zu geniessen. Da aber eine Brücke vor Alkmar wegen Reparaturarbeiten gesperrt

fiel dieser Plan schon mal ins Wasser. Keine Angst, Amsterdam wir kommen, aber es musste verdient sein! Wenigstens konnten wir nachmittags noch in unser Lieblingscafé am

Kanal sitzen und abends im „Koninklike Jachtclub“ für das EM-Fussballspiel zwischen der Schweiz und der Türkei mitfeiern, das mit einem schönen 3:1 ausging.



Den Helder: Am Kanal liegen die schönsten alten Plattbodenboote.



Kalt aber kuschelig: Teetrinken am Kanalcafé.



Fussball-EM: Wir feiern den Sieg der Schweizer gegen die Türkei (3:1)

IJMUIDEN

Da nun also der Kanal gesperrt war, hiess es „aussen rum“ bis nach *Ijmuiden* zu segeln, dem Seehafen vor Amsterdam. Und diese Fahrt hatte es in sich: „Windfinder“ prognostizierte wieder mal zu wenig Wind und am Schluss hatten wir Tide gegen Wind, so dass wir die letzten sieben Meilen ohne Fock und mit zweifach gerefftem Grosseegel absegeln mussten, das heisst den Seegang und die Windböen (bis Windstärke 6) in den Griff kriegen mussten. Meine und Regis Steuerkünste waren wieder mal gefragt, aber die Mannschaft hielt sich erstaunlich gut!

Wir waren echt froh, dass wir in der Marina Ijmuiden gleich am ersten Steg einen freien Platz fanden, wo wir längsseits anlegen konnten. Ein Trost war der Spaziergang entlang dem unendlich langen Strand, wo im Schutz des Wellenbrechers die Kitesurfer wie verrückt auf und ab flitzen.

FLUSSFAHRT

Die Fahrt auf dem breiten Fluss Ij – so heisst der Kanal nach Amsterdam – war wenig spektakulär, wenn man von der

Schleuse in Ijmuiden absieht. Sie schützt den Grossraum Amsterdam vor Hochwasser.



Marina Amsterdam.



Die unzähligen Kiteserfer nutzen den Starkwind.



Am Strand von Ijmuiden nach der stürmischen Küstenfahrt von Den Helder.

NDSM PROJECT

Die 15 Meilen waren am Morgen durchfahren, was uns Zeit gab, das sogenannte NDSM-Gebiet anzuschauen. Hier stand bis 1973 die grösste Schiffswerft der Welt, die jahrelang vor sich hin verlotterte, bis sie um 2000 durch Künstler und Investoren zu neuem Leben erweckt wurde. Heute ist es ein hipper Ort mit vielen Ateliers, Restaurants, Wohncontainer und Museen. Am Eindrücklichsten ist das *Streetart Museum*, wo riesige Sprayerbilder von perfekter Qualität ausgestellt sind.



In 20 Jahren ist hier ein Künstlerviertel entstanden.

AMSTERDAM 1.TAG

Am Mittwoch war dann endlich Downtown Amsterdam gefragt. Um einen Überblick zu erhalten, buchten wir gleich mal eine einstündige Flussfahrt durch die Grachten. Traumhafte, alte Häuser glitten an uns vorbei, und unzählige Brücken, wo tausende von Velos drüber fahren – kein gescheiter Mensch benutzt hier das Auto – öffneten Durchblicke wiederum in neue Kanäle. Und immer wieder trafen wir diese langen, ehemaligen Frachtboote an, die heute fest verzurrt, mit Strom und Wasser versorgt, als hippe Wohnboote genutzt werden.

Doch neben der architektonischen Schönheit, machen natürlich auch die Menschen den Reiz von Amsterdam aus. Nirgendwo anders wie hier trifft man solche schräge, verhaltensoriginelle und bunte Vögel an. Und wer hatte nicht schon von den „Coffeeshops“ gehört, wo nicht Kaffee geschlürft, sondern Joints geraucht werden.



Hier befand sich mal die grösste Schiffswerft der Welt.



Sprayerkunst vom Feinsten

Und da soll doch noch das Rotlichtviertel sein, wo die Prostituierten sich beinahe nackt in einem Schaufenster zur Schau stellen. Was bot sich da nicht besser an, als mit kundiger Führung diesen Dingen auf den Grund zu gehen. Teresa war unser Guide, die mit viel Witz und Hingabe uns alle Sonnen- und Schattenseiten dieser halbsideigen Welt zeigte und erklärte. Sogar eine Peepshow lag drin, was uns die Realität der Fleischeslust auf drastische Art näher brachte; von prickelndem Sex, geschweige denn Erotik war auf jeden Fall gar nichts zu spüren. Selbstverständlich gibt es dazu keine Bilder!



Alltag in Amsterdam: Kaum zu glauben, dass man hier sein Velo wieder findet!



Wohnen vor der Oper - nicht schlecht!



Die berühmte Prinsengracht wo Anne Frank wohnte und sich vor den Nazis versteckte.

AMSTERDAM 2.TAG

Der zweite Tag gehörte dann vornehmlich dem Shoppingfimmel, dem man in dieser Stadt kaum aus dem Weg gehen kann. Auch mir als bekennendem Shoppingmuffel gefielen die neuen Jeans, das passende Hemd und die eleganten Clarks-Schuhe. Das berühmte Anne Frank Museum konnten wir wegen den Corona-Einschränkungen nicht besuchen; es war für zwei Tage ausgebucht.

Was blieb, waren so viele verschiedene Eindrücke, die wir erstmal verdauen mussten. Am Samstag waren die holländischen Tage in *Scheweningen*, dem ewig überlaufenen Hafen, vorbei. Morgen wird die Reise nach Belgien (Ostende) weitergehen und falls die Windbedingungen stimmen, uns bis nach Calais führen. Wie es dann weitergeht, steht noch in den Sternen.

Auch hier macht uns Corona einen Strich durch die Rechnung: Die Channel Islands sind nur mit Quarantäne besuchbar. Das wollten wir uns ersparen!



Das Anne Frank Museum - keine Chance hinein zu kommen.



Die Skyline von Nord-Amsterdam mit der Fähre, die uns wieder in die Marina zurückbringt.

Regentage 27. 06.-02.07. 2021



Der zweite Teil unseres Törns mit Sarah und Chregu bestärkte uns, dass unser Lieblingsrevier kaum hier im Norden sein könnte. Die Wetterkapriolen waren für Sommerverhältnisse ernüchternd.

OOSTENDE

Während wir in Amsterdam noch einigermaßen trockene Tage mit Grachtenfahrt und Sightseeing verbringen konnten, wurde das Wetter immer unbeständiger und mit 15 Grad für sommerliche Verhältnisse definitiv zu kalt. Wie gerne wären wir in Ijmuiden nochmals am Strand entlang gelaufen, gemütlich in ein Café gesessen und dem bunten Treiben von Strandsurfern und Kiteseglern zugeschaut.

So entschieden wir uns von Scheveningen aus, dem letzten holländischen Hafen, gleich den langen Schlag nach Oostende zu wagen und Zeebruge auszulassen.



Gute Laune vor dem Regen ...

Ein holländischer X-Yachtsegler, der die Gegend offenbar gut kennt, riet uns Vlissingen, das nur 45 Seemeilen entfernt lag, wegen unserem Tiefgang zu vergessen: Kein Einlaufen möglich ohne Hochwasser – und den „nice harbour“ in Oostende anzupeilen. Nun gut, die Fahrt dorthin war von falschem Wind platt von hinten und einem Gewitter geprägt, das uns wenig aufmunterte. Vor allem war Regi durch und durch nass, da ihr altersschwaches Regenzeug unbrauchbar geworden war.

Hinzu kam, dass der „nice harbour“ gar nicht so nice war, da er für uns zu wenig tief und die Schleuse für den tidenunabhängigen Hafen abends um sieben Uhr schon geschlossen war. Erschöpft und nass legten wir am erst besten Steg an, bis wir merkten, dass wir bei Ebbe (4 m Tidenhub!) im Schlick stehen würden und nochmals „umparkieren“ mussten.



Neblige Aussichten in Oostende.

FUSSBALLFIEBER

Am folgenden Tag war das Wetter zwar nicht besser und ein Rundgang am Strand von *Oostende* offenbarte die grauenhafte Hochhäuserarchitektur, die sogar die Leute charmlos erscheinen liess. Wie kann man nur an solch einem Strand mit Vergnügen baden?

Das einzig Positive war der EM-Fussballmatch der Schweiz gegen Frankreich, den wir zwar frierend in einer schummrigen Bar verfolgen konnten, aber Regi und mich nach dem 1:3 Rückstand in der Halbzeit bewog, die warme Kojen dem Spiel vorzuziehen. Wir geben zu, wir haben ein historisches Spiel verpasst: Die Schweizer warfen die Franzosen nach dem Penalty-schiessen aus dem Turnier!

Sarah und Chregu kamen um Mitternacht euphorisch an Bord und glaubten uns die Sensation erst am Morgen mitteilen zu dürfen. Ein bisschen reute es uns schon.



Bei diesem Wetter essen wir an Bord. Fondue!



Die Promenade von Oostende. Was soll hier schön sein?

NIEUWPOORT

Von nun an ging es nur noch in kleinen Sprüngen vorwärts. Zuerst war Nieuwpoort an der Reihe und Regi kriegte endlich ihr neues Ölzeug – das beste von Henry Lloyd. Wie gut es ist, konnten wir schon am nächsten Tag ausprobieren. Die Marina stellte uns tolle Velos zur Verfügung, da dieser Ort – mit 2500 Yachten eine der grössten

Marinas Nordeuropas – sehr weitläufig ist und wir auf diese Weise eine kleine Stadttour machen konnten. Für einmal regnete es nicht, dafür waren immer noch Mütze, Schal und Windbraker angesagt.



Regi kriegt ein neues Ölzeug - das Beste



Die Altstadt von Nieuwpoort ist ganz nett.

DUNKERQUE

Den Schlusspunkt dieses Törns bildete Dunkerque oder Dünkirchen, obwohl wir geplant hatten, bis Calais weiterzusegeln. Die achtzehn Meilen dorthin segelten wir – wie könnte es anders sein – mehrheitlich im Regen, dafür mit ansprechendem Wind. Dank Tidenstrom und nur mit der Fock schafften wir acht bis neun Knoten. Der Hafенplatz in der Marina „Grand Large“ war zwar zuerst nicht so „grand“, so dass wir wieder einmal das Anlegen wiederholen mussten.

Doch dann kam am nächsten Tag endlich die Sonne hervor und wir konnten an diesem historischen Strand entlang laufen, wo 1940, während dem zweiten Weltkrieg, in einem historischen Akt rund 350'000 britische und französische Soldaten unter Zurücklassung ihrer gesamten Ausrüstung im letzten Moment vor Hitler nach England zurück gebracht wurden. Anschlagpanels und Hinweistafeln mit Fotos erinnern daran, wie Churchill

- „We will not surrender“! - sich gegen die Meinung der Regierung durchsetzte und in einem riskanten Manöver mit allen verfügbaren Schiffen bis zu kleinen Fähren und Motorbooten, seine Soldaten vor Hitler rettete.



Vor 81 Jahren spielte sich hier eine grosse Tragödie ab ...



... von der man heute nichts mehr sieht.

AUSSICHTEN

Da die Sonne sogar am zweiten Tag noch schien, war nochmals ein Hafen- resp. Strandtag angebracht. Vor allem fanden wir eine Bar, wo wir heute Abend noch das entscheidende Viertel-final zwischen der Schweiz und Spanien werden anschauen können. (Die Schweiz verlor übrigens tragisch im Penalty-schiessen!)

Am Samstagmorgen stiegen Sarah und Chregu in aller Frühe auf den TGV nach Basel und wir werden in einem Nachtschlag gleich bis Cherbourg durchsegeln. Das Wetter soll nämlich schon wieder umschlagen und einem Sturm wollten wir zu zweit tunlichst ausweichen.

Danach werden uns Reini und Erika als erfahrene Nordsee-segler durch die schwierigen Verhältnisse in der Nordbretagne lotsen und uns voraussichtlich bis Brest begleiten, wo wir dann die einmonatige Sommerpause antreten werden.



Segelstrecke: Den Helder - Ijmuiden, Ijmuiden - Amsterdam, Amsterdam - Scheweningen, Scheweningen - Ostende, Ostende-Nieuwport, Nieuwport - Dünkirchen. Total: 185 sm



Aus der Solofahrt entlang der französischen Küste oder alternativ eine Überquerung des Ärmelkanals wurde leider nichts. Corona und das Wetter machten uns einen Strich durch die Rechnung. In zwei Tagen waren wir in Cherbourg.

PLANSPIELE

"Achtet gut auf die Strömung", war der letzte Tipp, den uns Jens gab, der uns durch das Wattenmeer begleitet hatte. Er hätte aber auch sagen können "Achtet gut auf den Verkehr", denn der Ärmelkanal ist die am dichtesten befahrene Schifffahrtsstrasse der Welt und davor hatten wir echt Respekt. Ohne AIS (*Automatic Identification System*) wäre es absolut unvernünftig hier durchzufahren, vor allem nachts und dies stand uns nun bevor.

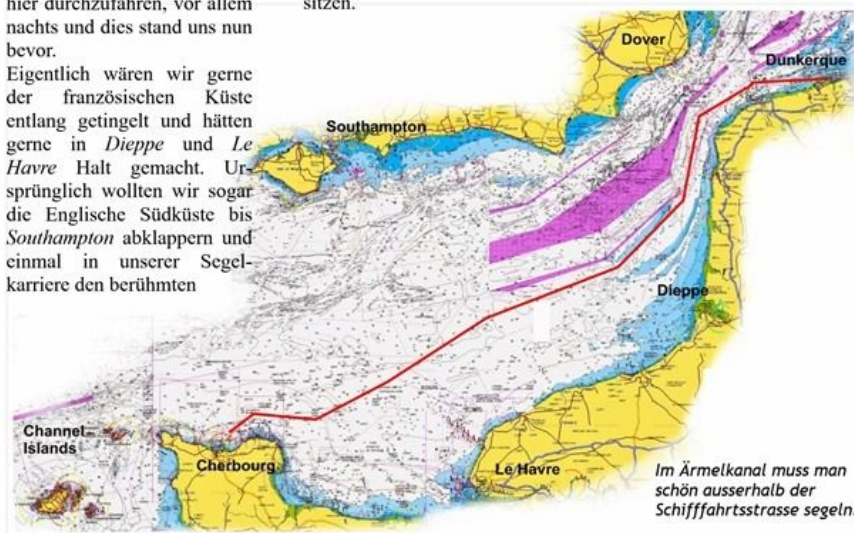
Eigentlich wären wir gerne der französischen Küste entlang getingelt und hätten gerne in *Dieppe* und *Le Havre* Halt gemacht. Ursprünglich wollten wir sogar die Englische Südküste bis *Southampton* abklappern und einmal in unserer Segelkarriere den berühmten

Solent hinunter segeln und in *Coves* in der königlichen Marina anlegen. Aber Corona machte uns einen Strich durch die Rechnung: "*Entry not possible!*"

Hinzu kam, dass die Wetterprognose wieder mal nichts Gutes versprach: Eine atlantische Sturmfront sollte in zwei Tagen den Kontinent erreichen und der wollten wir tunlichst aus dem Weg gehen, respektive sie im Hafen aus-sitzen.

VERKEHR-STRESS

Unter diesen Umständen sah dann der Plan wie folgt aus: Am Morgen mit der Strömung ab *Dunkerque* die Meerenge von *Calais* durch-fahren, entlang der TSS (*Traffic Separation Scheme*) möglichst schnell südlich segeln um dann in direktem Südwestkurs in einem Nachtschlag *Cherbourg* anzu-laufen.



MISSION ERFÜLLT!

Der Plan schien anfänglich aufzugehen: Irgendwie hatten wir die "Znünipause" der unentwegt hin- und her pendelnden Fähren erwischt und mussten kaum ein Ausweichmanöver fahren. Sogar ein friedlicher Sonnenuntergang wurde uns beschert, als die Sarabella mit Vollzug zügig entlang der französischen Küste segelte. Doch als es Nacht wurde, fiel auch der Wind zusammen und wir hatten immer noch rund 100 Meilen vor uns. Um vor dem Sturm in Cherbourg anzukommen, mussten wir schnell mal den Diesel starten. Um neun Uhr abends begann es zu regnen und Regi war gottenschon, dass ihr neues Segelkombi wasserdicht war.

Und so standen wir abwechselnd am Steuer und behielten den Plotter mit der AIS-Anzeige genau im Auge oder suchten den Horizont ab, denn es gab auch Schiffe, die ohne AIS nur durch ihre Navigationslichter sichtbar waren.

Und tatsächlich: Da tauchte doch vor einem verankerten Riesentanker, der mit seiner Beleuchtung alles überstrahlte, aus dem Regenschauer das Ankerlicht eines Segelschiffs auf, dass trotz Fahrt unter Segel keine Navigationslichter eingeschaltet hatte. Was für eine Dummheit in dieser Gegend! Wir kreuzten die Yacht mit nur unfähr zwanzig Meter Abstand. Das war knapp!

Als es dämmerte, kam schon der riesige Leuchtturm von Gatteville an der Nordspitze der Normandie in Sicht, den wir dann ein paar Tage später vom Land her besuchen werden. Die letzten zwanzig Meilen zogen sich dahin und nur schon der Vorhafen von Cherbourg war drei Seemeilen lang. Kaum hatten wir angelegt, fegten die ersten Sturmböen in den Hafen. Wieder mal Glück gehabt!



Wir liegen in prominenter Nachbarschaft von Fastnet Race Regattayachten am Steg der Riesenmarina von Cherbourg.



Ein wunderschöner Sonnenuntergang im Ärmelkanal.

Bretonisches Segeln Teil 1 08.-15.07.2021



Den wahrscheinlich schwierigsten Teil unserer Überführung ins Mittelmeer haben wir zusammen mit Erika und Reini mit Bravour überstanden. Gute Planung und günstige Windverhältnisse liessen uns einen wunderschönen Törn verbringen. Das unbeständige Wetter mit Regen und Nebel erinnerte uns daran, dass wir uns in der Bretagne, dem anspruchvollsten Segelrevier der Welt, befanden.

LANDTOUR

Warum denn gleich lossegeln?“, sagten wir uns, als Erika und Reini am Mittwoch schon an Bord kamen. Wir hatten uns in den drei Tagen, die wir schon in Cherbourg nach unserer nächtlichen Solo-überfahrt von Dunkerque verbracht hatten, umgesehen. Es gibt interessante Leuchttürme, typisch normannische Städtchen und natürlich auch kulinarische Leckerbissen, wie Moules oder Krabben, die wir auf jeden Fall ausprobieren wollten. Deshalb mieteten wir am Donnerstag ein Auto und los ging's!

Zuerst besuchten wir das *Cap Levi*, eines der vielen Kaps um die Halbinsel von Cherbourg. Ein netter kleiner Leuchtturm gab uns einen Vorgeschmack, was noch kommen würde: Das Riesending von *Gatteville*: 75 m hoch, 1829 gebaut und trotz GPS-Navigation immer noch ein wichtiger Wegweiser um die unzähligen Klippen und Untiefen rund um die Halbinsel Cotentin sicher umschiffen zu können. Gleich daneben liegt der Hafentort *Barfleur* mit seinem typisch normannischen Hafen: Bei Flut eindrücklich gross und bei Ebbe ohne Wasser mit seinen Fischerbooten, die verloren und

schräg auf dem Schlammboden liegen. 500 Einwohner teilen sich unzählige Hafenkneipen und Restaurants, die alle Arten von Fischgerichte anbieten, *toujours fraîche* selbstverständlich. Was gab es besseres, als ins bekannte „Café de France“ zu sitzen und sich voll den kulinarischen Leckerbissen des Meeres – Moules, Dorade, Crevettes usw – zu widmen. Wir wurden nicht enttäuscht und erfuhren auch, dass dieses Café wegen seiner urigen Bar oft als Kulisse für französische Filme benutzt wird.



Am Cap Levi mit Erika und Reini



Der imposante Leuchtturm von Gatteville (75m hoch), gebaut 1829.



Moules essen in Barfleur.



Meeresstimmung bei Ebbe am Cap Levi.



Der Fischerhafen von Barfleur bei Flut und Ebbe.



TIDENPLANUNG

Am nächsten Tag ging dann das Segeln los. Aber so einfach losfahren liegt in dieser Gegend nicht drin! Dass man vor der Abfahrt die Windbedingungen kontrolliert, ist wohl jedem Segler bekannt. Dass aber auch die Tidenbedingungen stimmen müssen, machen die Herausforderungen dieses Reviers aus. Vor allem das Cap de la Hague, die Nordwestspitze von Frankreich gleich um die Ecke von Cherbourg, ist berüchtigt für seine starken Strömungen und die wollten heute gemeistert werden. Steht Strom gegen Wind und Fahrtrichtung, kann die Seglerei mühsam bis gefährlich werden. Folglich beugten wir uns über den *Reed's Almanach*, konsultierten die Tiden-App und rechneten die Start- und Zielzeiten aus.



Es geht los mit Segeln. Unsere Gäste am Steuer.

JERSEY - NUR ANKERN

Hinzu kamen die Einschränkungen durch Corona: Unser geplanter Besuch der Channel Islands von *Alderney*, *Guernsey* und *Jersey* musste ausfallen: Ein Anlegen war ausdrücklich verboten und wurde von der Coast Guard überwacht. Was sollten wir machen? Ein direktes Anlaufen von St.Malo hätte einen Nachtschlag verlangt und wäre tidenmässig sehr ungünstig gewesen. Abgesehen davon ist die nächtliche Einfahrt von St. Malo, die nur so von Untiefen und Felsen strutzt, laut *Reed's* „only recommended with local knowledge“, nur mit Lokalkenntnissen empfohlen.

Schlussendlich erlaubte uns die Coast Guard von Jersey in einer Bucht zu ankern, wenn wir versprochen, nicht an Land zu gehen. Somit waren die ersten zwei Segeltage schon mal geplant. Ob das Wetter auch mitspielen würde, war nach den

letzten instabilen Wochen eher fragwürdig. Und so war es denn auch: Das Cap de la Hague umrundeten wir mit diesiger Stimmung, erreichten nach fünf Stunden und mässigem Wind die St. Catherine's Bay von Jersey, kämpften uns mit Gegenstrom in die Bucht und konnten uns an eine freie Mooringboje legen. An ein Abendbad, wie wir uns das vom Mittelmeer gewohnt waren, dachte niemand konkret, nur Erika liess sich das Vergnügen trotz kühlen achtzehn Grad Wassertemperatur und heisser Heckdusche als Trost nicht nehmen.

Der nächste Morgen hätte trostloser nicht sein können: Regenschauer und 15 Grad! Und das sollte *The lovely Jersey Summertime* sein?



Unter Reacher läuft es auch ohne Grosssegel gut.

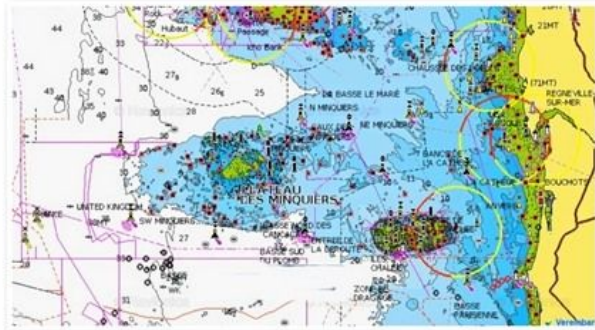
Doch echte Segler wie uns konnte das nicht schockieren; schliesslich hatten wir gute Regenkleider, warme Stiefel und die Gewissheit, dass das wechselhafte Wetter auch ins Gegenteil, sprich Sonnenschein, umschlagen könnte. Und genau so war es: Als wir uns nach 15 Seemeilen dem Plateau des Minquiers, das mit seinen Untiefen unsere volle navigatorische Aufmerksamkeit erforderte, näherten, begann die Sonne zu scheinen. Na ja, wir waren jetzt auch wieder in Frankreich und die Uhren mussten wieder nachgerichtet werden.



St. Catherine's Bay von Jersey, wie es sein sollte. (jersey.com)

St. Malo

St. Malo nur als kurzen Zwischenstopp zu nutzen, wäre wirklich schade. Diese Stadt, die sowohl eine interessante historische wie seglerische Geschichte bietet, faszinierte uns von Anfang an und wurde zu einem Meilenstein unseres Törns. Da war natürlich zuerst einmal der gewaltige Ebbe-Flutunterschied, der bis zu zwölf Meter betragen kann – Weltrekord! Weiter starteten hier viele Segelhelden zu ihren Rekordfahrten und werden wie Hollywood Stars gefeiert. Die Stadtgeschichte war ebenso abwechslungsreich wie tragisch: Einst berühmtes Piratennest, dann reiche Handelsstadt und im zweiten Weltkrieg beinahe ganz zerstört, weil ein deutscher Stadtkommandant sich partout nicht ergeben wollte.



Das Plateau des Minquiers - Ein Trümmerfeld von Untiefen!



Schon die erste Ansicht von St. Malo ist eindrücklich!

St. Malo





LEZARDRIEUX

Am übernächsten Tag war wieder Segeln angesagt: Den *Reed's* konsultieren, Wind- und Segelzeiten kalkulieren, Hafentplatz reservieren – bei unserer grossen Yacht ein Muss – und die Schleusenzeit unserer Marina nicht verpassen. Müssig zu bemerken, dass es auch diesen Morgen regnete. Wären wir allein gewesen, hätten wir wahrscheinlich gekneift. Zum Glück waren Erika und Reini unsere heutigen „Motivatoren“; es sollte unser Hardcore-Segeltag werden! Der Wind stand gegenan, das heisst, wir mussten die 45 Seemeilen nach Lézardrieux aufkreuzen und der unangenehme, steile Seegang liess die Sarabella jeweils in die Wellentäler knallen, dass man Angst bekam.



Die Marina von Lézardrieux liegt in einem Flusslauf.

ROSCOFF

Die Strecke bis nach *Roscoff* sah auf der Karte einfach aus; der Wind war für heute angenehm und kam aus der richtigen Richtung. Zugegeben, das Wetter war typisch bretonisch: Manchmal schien die Sonne und plötzlich legte sich Nebel auf uns, so dass wir uns mit Kartenplotter und AIS (Schiffserkennungssystem) vorwärts tasten mussten. Reinis sorgfältige Routenplanung mit Wegpunkten um die kriti-

sehen Untiefen herum, liess uns mit stoischer Ruhe vorwärts segeln. Für einen Moment gab es dann aber doch eine Schrecksekunde: Der Motor rumpelte böse, als wir ihn gegen Ende mangels Wind anwarfen. Hatten wir ein Netz eingefangen – was bei diesen vielen ausgelegten Reussen durchaus möglich war – oder war der Propeller vom vielen Seegras blockiert?



Zur Feier des Tages: Ein tolles Essen auf der grosszügigen Terrasse

Nach einer kurzen Rückwärtsfahrt war alles wieder in Ordnung. Glück gehabt, eine Propellerreinigung hier draussen wäre unmöglich gewesen!

Gegen fünf Uhr abends liefen wir in der Marina ein, nachdem uns der *Marinero* zuerst zwanzig Minuten draussen warten liess, da offensichtlich Platznot herrschte. Mit dosierter Rückwärtsfahrt und Fendern links und rechts zwängten wir uns in die letzte offene Box – gerettet!

Am nächsten Morgen war die Aussicht aus dem Schlafzimmer wenig versprechend – aber auch heute galt: Bretonenwetter wechselt garantiert! Wir mieteten vier Fahrräder, fuhren in den nahen Hafenort und wurden mit malerischen Ansichten von alten Häusern, einem lebendigen Markt und eindrucklichen Aussichten auf die zerklüftete Küste belohnt. Roscoff zählt seit dem 19. Jahrhundert wegen seinem milden Klima zu den beliebtesten Seebädern von Europa. Auch für die Wissenschaft ist die Stadt von Bedeutung. Hier hat die Universität von Paris ein Institut für Ozeanographische Studien eingerichtet, das zu den größten und modernsten Zentren in Europa zählt.

Das Meer konnte warten, denn die auslaufende Tide wird uns erst gegen Mittag auf dem Weg nach *Aber Wrac'h*, benannt nach dem Felsen *Ar Grach*, (=alte Frau), der als erster bei steigender Flut verschwindet.

ABER WRAC'H

Heute war der kürzeste Segeltag angesagt: Von Roscoff nach Aber Wrac'H, dem kleinen Hafen im Kanal des gleichnamigen Flusses waren es nur 36 Meilen. Mangels Wind – eine Seltenheit in der Bretagne – motorten wir in fünf Stunden zur sympatisch kleinen Marina, schlängelten uns mit der *Sarabella* durch Gruppen von Junioren, die entweder mit klei-



Das berühmte Meeresinstitut.



Meersicht in Roscoff.



Vogelperspektive von Roscoff.

nen Strandcats, Kajaks oder Optimisten ihre ersten Gehversuche auf dem Wasser machten. Wegen dem französischen Nationalfeiertag (14 Juillet) war der Hafen proppenvoll. Endlich schien die Sonne, die Leute badeten und flanieren den Booten entlang.



Die Kleinen in in ihren Kajaks.

CHENAL DU FOUR

Für den letzten Segeltag nach Brest stand uns ein Leckerbissen, quasi das Matterhorn der Segler, bevor: Der *Chenal du Four*, der gefürchtete schmale Durchgang zwischen den Inseln *Ouessant* und *Molène* und dem *Cap Finistère*, der schon bei moderatem Wind wegen seiner tückischen Strömungen zu vielen Seeunfällen geführt hat. Doch zuerst mussten wir aus dem Fluss Aber Wrach ins offene Meer kommen, denn es herrschte wieder mal stockdicker Nebel! Vorsichtig tasteten wir uns mit GPS, Plotter und Sichtnavigation vorwärts. Nach fünf Meilen war die Sicht besser und der Einstieg in diesen gefürchteten Durchgang konnte beginnen.

Das betäublichste Unglück war 1978 der Untergang der *Amoco Cadiz* gewesen, das zu einer furchterlichen Ölpest in der ganzen Bretagne führte. Entsprechend vorsichtig plant man die Strecke und Segelzeiten. Schaut man unsere Bilder an, kann man nicht glauben, dass hier der Teufel herrschen kann und so manch gestandenem Seemann das Fürchten lernte, denn wir erwischten wiederum einen Flaudentag!



Der Phare du Four oft ein Teufelsort (Bild karpaphotography)



... der Leuchtturm im Dunst - für einmal harmlos.

BREST

Am Schluss kam doch noch Wind auf und tröstete uns darüber hinweg, dass wir ohne Furcht dieses Kap bewältigen würden, ohne es beweisen zu müssen und ohne einigermaßen dramatische Bilder liefern zu können. Wir setzten den Reacher für die letzten fünfzehn Meilen in den Golf von Brest, legten die Sarabella zum letzten Mal vor der Sommerpause aufs Ohr und liessen sie auf den Hafen zuraschen.

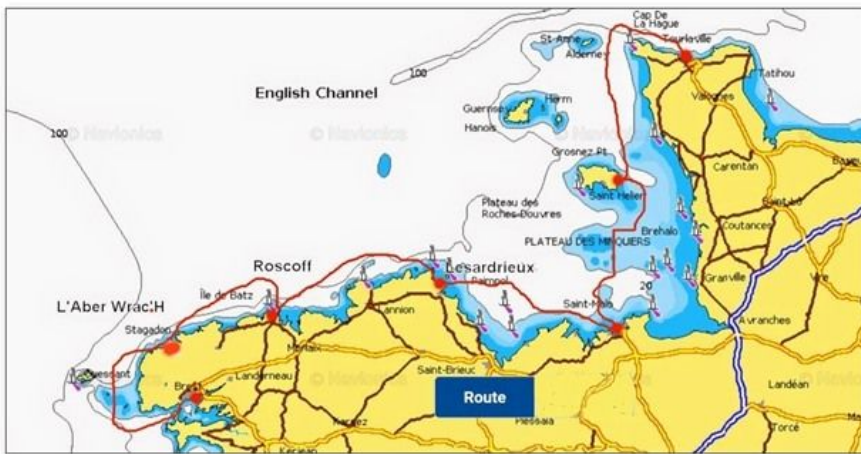
Ein Blick zurück zeigte ein fast surreales Bild: In der Ecke zwischen Chenal und dem Golf schnappte sicher Nebel noch einmal die Küste und gab für einen kurzen Augenblick den Leuchtturm St. Mathieu frei.

Dank Erikas und Reinis Hilfe war die Sarabella in einem Tag aufgeräumt, die Segel abgedeckt und alles kontrolliert.

Reini macht noch einen Riggcheck und stieg in den Mast. In einem Monat werden wir den zweiten Teil unserer Reise bis Lagos (Portugal) unter den Kiel nehmen. Mal schauen, welche Abenteuer uns dann erwarten werden!



Für einen Augenblick aus dem Nebel aufgetaucht: Der Leuchtturm von St. Mathieu.



Segelstrecke: Cherbourg - Jersey - St. Malo - Lézardrieux - Roscoff - Aber Wrac'h - Brest. Total: 300 sm

Bretonisches Segeln Teil 2 15.-29.08.2021



Nach der einmonatigen Sommerpause wollten wir nun den zweiten Teil unserer Reise von Brest bis Lagos unter den Kiel nehmen. Der erste Törn, auf dem uns Klaus und später Edi bis nach Bilbao begleiteten, entwickelte sich sowohl wetter- als auch temperaturmässig zum Besten. Unglaublich was wir in diesen vierzehn Tagen an interessanten Hafenorte und Inseln kennen gelernt haben. Dabei war La Rochelle sicherlich ein Meilenstein.

CAMARET

Für den Anfang wollten wir kleine Brötchen backen und Klaus sich zuerst mal ans Schiff gewöhnen lassen. Auf der anderen Seite kam uns der kurze Schlag von knapp 10 Meilen bis Camaret kulturell entgegen: „A place to see“, hiess es in der Werbung und es gab wirklich einiges zu sehen. Da war zum Beispiel – nach dem problemlosen Anlegen in der gut geschützten Marina – der morbide Schiffsfriedhof von alten Fischertrawlern, die wahrscheinlich an den zahlreichen Klippen aufgelaufen waren.

Aber auch der Rest der Insel war sehenswert, wir mussten die Höhepunkte allerdings in drei Stunden erwandern. Auf einem schönen Küstenpfad erreichten wir die Atlantikseite mit einer riesigen idyllischen Badebucht, dann die Spitze der Insel, wo die Schiffstragödien der Atlantikschlacht 1943 mit symbolträchtigen Ankern dieser Kriegsschiffe dokumentiert ist.



Der Schiffsfriedhof von Camaret



Die sensationelle Aussicht

Was für ein Irrsinn: Hier wurden 5155 Handelsschiffe und 738 deutsche U-Boote versenkt. 75'000 Matrosen verloren ihr Leben!



... und die Anker der versenkten Kriegsschiffe von WW2.

CAP FINISTÈRE

Gemäss dem Reed's Almanach mussten wir heute das gefürchtete *Cap Finistère* mit der „*Raz de Sein*“ passieren. Doch wie beim *Chenal du Four* vor Brest hatten wir auch dieses Mal Glück oder eben gut geplant: Drei Knoten Strom mit uns und eine gnädige Backstagsbrise. Es hätte aber auch so aussehen können ... Dabei herrschte richtiges Bretonenwetter: Bewölkt - sonnig - regnerisch - böig: Wir setzten den Reacher, rollten ihn wieder ein, motornten, rollten den Reacher wieder aus und segelten dank Strom rasant mit zehn Knoten Speed Richtung Audierne. Hier legten wir uns an eine Boje und verbrachten eine ruhige Nacht, nachdem wir vergeblich versucht hatten, zu ankern. Der Grund war grasüberwachsen; damit versagt unser Delta-Anker oft.



Der gefürchtete „Raz de Sein“ am Cap Finistère wenn es Sturm hat ...



... für uns zeigte er sich von der zahmen Seite.

CONCARNEAU

Der Weg nach Concarneau – dem einstmalig grössten Fischerort der Küste – wäre langweilig gewesen, wenn uns nicht eine zahlreiche Schar von Delphinen besucht hätte. Regi gelang es, sie mit dem I-Phone einzufangen; ein einmaliges Erlebnis!



Und wieder war das Wetter trüb, bewölkt und wir konnten uns gut die manchmal missmutige Stimmung des berühmten bretonischen, strafversetzten Roman-Kommissars *Dupin* vorstellen, wie er in seinen Krimifällen von Jean Luc Bannalec beschrieben wird. Kultstatus hat das *Café Amiral*, wo Dupin jeweils seine unzähligen Espresso hinunterstürzte.

Unsere Laune besserte sich aber am nächsten Morgen schlagartig, als wir das Fort und diese „ville close“, die verborgene Stadt im Fort besuchten. Ebenso sehenswert, war die Fischhalle, die Ihrem Namen alle Ehre machte.



Das Fort und die Befestigungsmauern von Concarneau - gebaut 1746.



Das berühmte Café Amiral, wo Kommissar Dupin seine Espressos trank.



Der alte Fischerhafen und die Werft von Concarneau.



Die Fischhalle mit unendlich vielen Verkaufsständen.



Die verborgene Stadt im Fort.



LORIENT

Muss man erwähnen, dass es bei der Abfahrt regnete? Es sollte den ganzen Tag trüb bleiben, nur der Wind liess sich nicht lumpen, was für uns das Entscheidende war, so dass wir nach einem kurzen Holeschlag aus der Bucht von Concarneau schnurstracks die 33 Meilen nach Lorient in vier Stunden schafften; zwar nass aber befriedigt.

Es sollte am Abend noch sonnig werden, was uns noch eine kleine Velotour entlang der Küste bis zum Ferienort Ploemeur ermöglichte.

Morgen soll das Wetter endlich bessern; das brauchen wir, wenn wir die "Schöne Insel" *Belle Ile* besuchen wollen.



Nass aber zufrieden – schliesslich hat es schönen Wind!

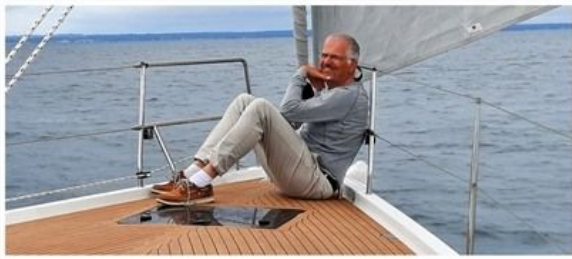


Der Hafen von Lorient/Marina Kernevele.

BELLE ILE

Die 25 Seemeilen bis zur Insel Belle Ile waren zwar langweilig, dafür genossen wir zum ersten Mal Sonne – ohne Thermounterwäsche! Das Anlegen an den Hafensbojen mit Bug- und Heckkleinen klappte gut dank der fixen Marinacrew. Wir liessen uns von ihnen auf die andere Hafenseite pilotieren, strolchten im Hafen „Le Palais“ herum und besuchten die Zitadelle des berühmten Monsieur *Vauban*,

der als genialer Festungsarchitekt gegolten hatte. *Claude Monet* malte hier vor 130 Jahren über dreissig Bilder der *Côte Sauvage* (Wilde Küste) und die Starschauspielerin des beginnenden 20. Jahrhunderts *Sarah Bernhard* fand hier ihren Ort zum Abschalten. Alles „très belle“!



Klaus geniesst den ersten Tag mit Sonnenschein ohne Ölzeug!



Die "Cote Sauvage" wie sie Claude Monet gemalt hat und die Realität.



Im Hafen von Belle Ile müssen die grossen Yachten mit Mooringleinen belegt werden. Die charmanten, durchs Band weiblichen Marineros stellten dafür einen Shuttle-Service zur Verfügung. (Unser Dinghy lag ausgepackt im Vorluk!)

ST. NAZAIRE

Zu früh gefreut – es regnete heute nur einmal – dafür den ganzen Tag. Zum Glück hatte es ab der zweiten Hälfte der Strecke (32 Meilen) genug Wind, so dass wir toll mit Reacher und zwei Knoten Stromunterstützung auf gute neun Knoten Boatspeed kamen und schon um zwei Uhr (mit Hochwasser!) in der Marina Pornichet bei *St. Nazaire* anlegen konnten. Die Annäherung mit den vielen Hochhäusern von Pornichet/La Baule liessen aber nichts Gutes vermuten. Doch wir sollten uns täuschen: Sobald man in die zweite Reihe geht, so wie bei unserer Taxifahrt zum Abholen des Autos, erkannte man, dass hier tolle Ferienhäuser (notabene zu siebzig Prozent im Besitz der ungeliebten Pariser, die die Preise hochtreiben), gut versteckt in grosszügigen Pinien-gärten, stehen. Mit unserem Mietauto führen wir nach Guérande, um die sehenswerte mittelalterliche Stadt – leider ein bisschen gar touristisch – und die berühmten Salzfelder zu besuchen.



Die berühmten Salzfelder von La Guérande - von oben wie gesehen wie gemalter Flickenteppich.



Die Altstadt von La Guérande - stimmig aber recht touristisch.

ILE D'YEU

Die 32 Seemeilen bis zur Insel d'Yeu waren ein richtiges Sonntagsfährtchen bei (3-4 Beaufort) Westwind. Erneut konnten wir den Sonnenschein genießen. Aus einer zweistündigen morgendlichen Velotour auf dieser Atlantikinsel – Auslaufen war erst um 14 Uhr möglich – wurde eine ganztägige Tour mit so vielen Naturschönheiten und einem gemütlichen Lunch im besten Restaurant der Insel, dass wir die Abfahrt nach La Rochelle auf Dienstag verschoben.

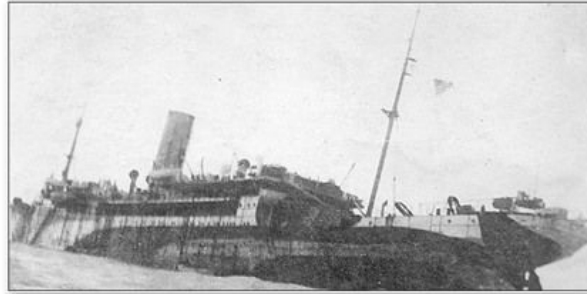
Am geschichtsträchtigen *Pointe de But* zum Beispiel sind etliche Dreimaster des 19. Jahrhunderts mit Mann und Maus im Nebel orientierungslos untergegangen. Ein Dampfschiff, das 1875 in

Panik von der holländischen Crew verlassen worden war, hatte sogar einen lebendigen Tiger an Bord, der für einen Zoo bestimmt war! 1918 strandete der US Transporter „Tenadores“ mit hunderten von italienischen Kriegsveteranen an Bord.

Absolut idyllisch sind die Badebuchten, sowie die vielen in den Pinien versteckten Urlaubshäuser, vor denen unglaublich oft ein uralter Renault 4 steht. Diese Insel musste die grösste R4-Dichte von ganz Frankreich haben!



Was für ein schönes Sonntagsfährtchen!



1918: Die Strandung des US-Transporters Tenadores mit italienischen Soldaten.



Hier stehen idyllische Ferienhäuschen mit jeweils einem uralten Renault 4 im Garten.



Der Port de la Meule bei Ebbe (Tidenhub 4 Meter!)



Schönste Badebuchten.



Der geschichtsträchtige Pointe de But auf der Insel D'Yeu.

LA ROCHELLE

Und wieder war uns das Wind- und Wetterglück hold: Die 72 Meilen nach *La Rochelle* schafften wir, ohne ein einzige Wende oder Halse fahren zu müssen, in zehn Stunden. Das Timing war perfekt, um 19 Uhr konnten wir durch die Schleuse beim Vieux Port in das *Bassin des Chalutiers* einfahren. Damit hatten wir sicherlich einen Meilenstein unserer Reise erreicht; La Rochelle ist das Mekka der Segelwelt, hier liegen allein 5000 Boote in den drei Marinas. Die Stadt selber mit seinen zwei grossen Türmen am Eingang des Vieux Port und die vielen Gassen sind natürlich ein „Must“, das wir erkunden wollten.

Die ereignisreiche Geschichte über Seeräuber, Belagerungen und Reichtümer kann man an jeder Ecke feststellen, was vor allem damit zu tun hat, dass sie im Zweiten Weltkrieg nicht zerstört worden war. Das wunderschöne Rathaus (*Hôtel de Ville*) beispielsweise ist das älteste in ganz Frankreich. Es war seit dem 13. Jahrhundert ununterbrochen in Betrieb und wäre 2013 fast einem Totalbrand zum Opfer gefallen.



Wir haben illustre Nachbarn. Dahinter gleich ein das russische Tallship Standart.



Bereit zur Stadtbesichtigung. Im Hintergrund die mächtigen Türme des Vieux Port.



Einfahrt in den Vieux Port, ins Bassin des Chalutiers.



Einer der zwei Türme des Vieux Port.



Das Rathaus von La Rochelle - das älteste in ganz Frankreich.



La Rochelle by night.

BILBAO

Nach einem Zwischenstopp in der Marina Port Medoc, die am Eingang des Gironde Deltas nach Bordeaux liegt, lag nun unser 150 Seemeilen lange Nachtschlag vor uns. Wir studierten genau die Windprognosen, sprachen unsere Wachen für die Nacht ab und erklärten Edi und Klaus unsere Sicherheitsanliegen (nur mit Schwimmweste und immer mit der eingepiketen Lifeline!). Tatsächlich hatte es dann recht viel Seegang und 4-5 Beaufort Wind.

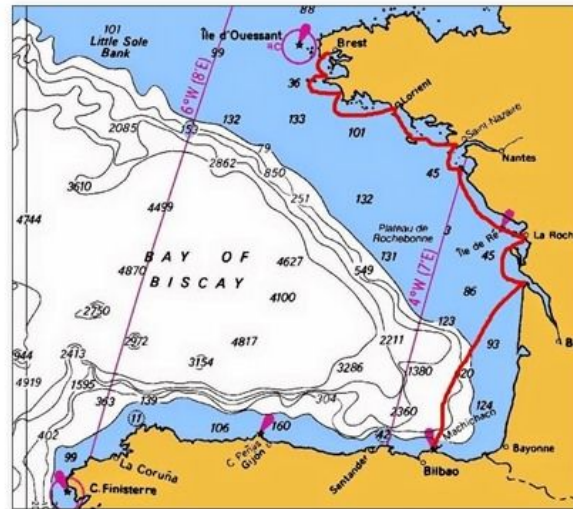
Im Zweistundenrhythmus lösten wir uns paarweise ab, sassen angeleint im Cockpit, überwachten mit dem AIS-Signal den Schiffsverkehr, der sehr gering war und überliessen die Steuerarbeit dem Autopilot, der die Sarabella sicher mit sieben bis neun Knoten Fahrt unter Fock und mit zwei Reffs im Grossegel nach Süden zog. Der aufgehende Mond tauchte das Wasser in eine schwach glitzernde Oberfläche, und schäumte die Bugwelle in einen weissen Wasserberg auf, über den wir erstaunlicherweise immer wieder hinweg kamen. Leider konnten wir nicht direkt segeln, sondern mussten vor dem Wind kreuzen. Aber gegen Morgen drehte der Wind, wie vorher gesehen nach Nordost, so dass wir fast mit Zielkurs auf Bilbao zuhalten konnten. Unsere Navigationstaktik hatte sich ausbezahlt. Nach dem Sonnenaufgang - immer wieder ein schaurig schönes Erlebnis auf dem Meer - mussten wir mangels Wind die letzten Meilen unter Motor zurücklegen.

Um 13.30 Uhr legten wir im spanischen Bilbao, genauer im "Porto Viejo" bei Gexco an. Wir hatten seit gestern Morgen 185 Meilen zurück gelegt.

Damit war unser wunderbarer Bretagnetörn, der natürlich streng gesehen in La Rochelle sein Ende gefunden hatte, zu Ende. Hier beginnt nun der spanische Törn teil, entlang der baskischen Küste bis A Coruña.



Die Hafeneinfahrt von Bilbao.



Törnstrecke: Brest - Camaret - Audierne - Concarneau - Lorient - Belle Ile - Pornichet - Ile d'Yeu - - La Rochelle - Port Medoc - Bilbao, Total: **425 sm**

Die spanische Atlantikküste 29.08.-09.09. 2021



Die gut 250 Seemeilen lange Atlantikküste von Bilbao bis A Coruna entpuppte sich als Leichtwind-bis Flautenrevier. Wer hätte das erwartet! Edi, unser treuer Mitsegler seit Jahren, konnte sich wie immer hervorragend auf diese Bedingungen einstellen. Schliesslich gab es auch was zu sehen: Nette Hafenstädtchen, atemberaubende Küstenformationen und beeindruckende Sonnenaufgänge. All dies gehört zum Reisen auf dem Wasser.

GUGGENHEIM MUSEUM

Im Nachhinein muss ich sagen: Es gibt nur einen Grund Bilbao anzulaufen: Das Guggenheim Museum. Seglerisch hat Wilfried Krusekopf, der anerkannte Kenner der Biskaya und der Bretagne, wohl recht: „Der spanische Küstenabschnitt im Baskenland und Cantabrien ist segeltechnisch oft problematisch, denn häufig ist dort der Wind zu schwach zum Segeln, dafür aber die weit aus dem Norden heranrollende Dünung umso höher. Ich empfehle deshalb, die Biskaya von La Rochelle bis nach Gijon zu überqueren.“ Nun, wir sind ja nicht nur Segelmenschen, die möglichst schnell von A nach B ge-

langen wollen – wobei *schnell* bei einem Segelboot sowieso relativ ist – sondern auch Reisemenschen, die an Land, an den Menschen und der Kultur interessiert sind. Das Guggenheim Museum war deshalb eine wahrhaftige Offenbarung, was Kunst und Kultur betrifft. Nirgendwo sieht man wohl soviel hochkarätige, ideenreiche und originelle Werke an einem Ort versammelt wie hier. Hinzu kommt das fantastische Gebäude des US-Architekten Frank O. Gehry, der mit seinem Bau von 1997 Bilbao aus seinem Dornröschenschlaf als sterbende Industriestadt zu einer der bedeutendsten Kulturstädte von ganz Europa erweckte. Seitdem spricht man vom *Bilbao-Effekt*.

Nach zwei Stunden Besuch noch mit Klaus, bevor er seinen Heimflug nach Frankfurt antrat, waren wir so erledigt, dass es noch knapp für einen Abstecher in die ebenso sehenswerte Altstadt reichte.



Solche Kunstwerke findet man in der ganzen Stadt!



Das Guggenheim Museum von Frank A. Gery - ein sensationeller Bau!



Die 150 Monroes von Andy Warhol (Man muss genau hinschauen: Es sind die Lebensphasen von Marilyn M.)



Borneo (1903), von José Maria de Ucelay



Die gewaltigen Zeitformen aus Stahl. (The shifting of Time von Richard Serra)

SANTANDER

Doch am Montag ging der Törn nach A Coruña los und zwar richtig: Da es am Morgen noch keinen Wind hatte, wurden wir zum Spielball der Dünung. Ohne sich am Steuerstand anzugurten, wurde man unweigerlich in die eine oder andere Ecke geschleudert und nach drei Stunden fragten wir uns wirklich, wieso wir uns das antaten und nicht auf Wilfried gehört hatten. Doch erstens sind wir alle drei seefest und nicht aus Pappe und wenn die Windprognose stimmte, sollte es ab Mittag drei bis vier Beaufort Nordostwind geben.

Zu unser grossen Erleichterung war dem auch so, nur war das Setzen des Grossegels, zu dem man das gesicherte Fall am Mast lösen muss, ein kleiner Akrobatikakt, der nur sicher war, wenn man sich um den Mast anschnallte. Edi übernahm diese verantwortungsvolle Aufgabe und setzte auch gleich den Bullentalje um den Baum vor dem Zurückschlagen zu sichern.



Endlich segeln - aber angegurtet!

Wir rollten das grosse Vorsegel aus und dann konnte es losgehen. Wie schön war es mit dem Wind, die Wellen rauf und runter zu surfen! Das Seglerleben war wieder in Ordnung.

Zum Glück wussten wir noch nicht, dass es die folgenden Tage nicht so bleiben würden. Nach diesen anstrengenden Stunden und weiteren 80 Seemeilen mit viel Gewackel und unzeitigem Wind, fuhren wir gegen sieben Uhr abends in den Zufahrtskanal zur Marina *Santander* ein. Beim Vorbeifahren bestaunten wir den wunderschönen *Pallazzo della Magdalena*, der 1911 für die spanische Königsfamilie gebaut worden war. 2014 erlangte er weltweite Bewunderung, als die spanische Fernsehserie „Grand Hotel“ hier gedreht wurde und auch im Deutschen Fernsehen lief.

Es dauerte dann nochmals eine halbe Stunde, bis wir endlich in der Marina an irgendeinem Platz festmachen konnten; der *Marinero* hatte nämlich schon Feierabend und niemand wollte das Hafengeld einzuziehen.



Edi geniesst das morgendliche Segeln mit der Kaffeetasse in der Hand.



Der Königspalast „Palazzo dell Magdalena“, gebaut 1911

GIJON

Es ist immer wieder ein Erlebnis am Morgen früh loszufahren und den Sonnenaufgang auf dem Meer zu erleben. Wir legten um 05.35 Uhr in der Marina Santander ab, fuhren durch den langen Flusskanal und zählten die vielen Fahrwegtonnen ab, bis wir nach 45 Minuten ins freie Fahrwasser kamen, wo uns die übliche Dünung (ohne Wind!) empfing.

Wir hofften auf Wind mindestens nach dem Mittag, da wir insgesamt 90 Meilen vor uns hatten. Leider blieb er aus und als er um 16 Uhr dann endlich erwachte, hätten wir aufkreuzen müssen, was einen grossen Umweg für die restlichen zwanzig Meilen bedeutet hätte. Folglich legten wir nach vierzehn Stunden Motorfahrt und 89 Seemeilen ziemlich geschafft von der Schaukelei in der Marina Gijon an.



Endlich angelegt - nach 89 Seemeilen!

CUDILLERO

Entgegen der Windprognose hat es schon wieder keinen Wind, so dass wir motoren mussten. Nach dem Capo Penas nahm endlich der starke Swell ab. Nach 32 Seemeilen stand uns nur noch die Einfahrt in den Hafen von Cudillero bevor und der war so schmal und wellig, dass der Adrenalinspiegel auf 100 stieg! Wir hatten nur einen Versuch! „Nichts für Memmen!“ sollte im Hafenfürer stehen und sicherlich nur bei wenig Wind zu empfehlen. Sowohl die verdeckte Einfahrt, wo man Gefühl hat auf eine Steinmauer zu fahren,



Die Hafeneinfahrt von Cudillero: Haarsträubend eng. Nichts für Angsthasen!

eine Steinmauer zu fahren, nachdem man den Leuchtturm mit seinen Klippen umschiff hat, sehen haarsträubend aus. Erst recht knifflig wird es, wenn man im letzten Augenblick das Schiff

herumreissen muss um in die eigentliche Hafeneinfahrt zu gelangen, die aber genau so schmal und mit Klippen gesäumt ist. Von Land her sieht es noch dramatischer aus.

Das kleine idyllische Örtchen mit seinen in den Berg hinein gebauten Häusern – offenbar ein Publikumsmagnet – war aber den Besuch wert. Wir hatten sogar Glück mit dem Platz: Es war der einzige freie am Steg ausleger. Aber wie sagte doch der Hafenseite, als Edi vorher anrief und die Situation in Spanisch klärte: „Kein Problem“, aber von einer haarsträubenden Hafeneinfahrt sagte er kein Wort!



Der Hauptplatz von Cudillero mit seinen an den Berg geklebten Häusern.

RIBADEIRO

Die Ausfahrt von Cudillero war noch einmal mit Herzklopfen verbunden, da diesmal sogar noch Ebbe herrschte; es blieb wiederum zehn Meter Platz links und rechts von den spitzen Felsen, die aus dem schäumenden Wasser ragten. Eine halbe Stunde segeln auf dem Weg nach Ribadeo war das Höchste der Gefühle. Der Rest bestand aus Motoren. Wenigstens ging das nervige Geschaukel durch die hohe Dünung heute auf ein erträgliches Mass zurück; die 40 Meilen waren ganz angenehm.

Nur der Autopilot machte uns Sorgen: Seit ein paar Tagen gab er hässliche Knarrgeräusche bei starken Steuerkorrekturen von sich. Auf einem Überführungstörn mit langen Schlägen und vor allem unter Motor ist seine Funktion unabdingbar, da er die Wellen besser als jeder Steuermann ausgleicht. Müssten wir alles selber steuern, wären zehn- bis zwölfstündige Segeltage eine Tortur. Erst ein paar Tage später sollte sich herausstellen, dass die Ursache möglicherweise eine mangelhafte Befestigung des Motors wegen fehlender Muttern war.



Der Autopilot (oben) mit der Steuerstange zum Ruderquadrant. Ohne ihn ist man ziemlich verloren.



Wir treffen immer wieder Fischer an und müssen aufpassen wegen ihren Netzen!



Die Marina von Ribadeo mit ihrer 30 m hohen Brücke. Durchfahrt nur beim linken Pfeiler!



Im Ribadeiro ist eine ganze Flotte von traditionellen Gaffersegelbooten zu Hause. (Sie segeln ohne Baum!)

VIVEIRO

Die Windprognosen für die nächsten Tage sahen nicht viel besser aus: Ein bis zwei Beaufort. Zu wenig auch für unser schnelles Schiff. Folglich trat der Autopilot wieder seine Arbeit an und brachte uns sicher nach Viveiro. Diesmal motorten wir näher der Küste entlang um die interessanten Felsformen zu bestaunen, die weiter draussen nur immer im Dunst verschwunden waren. Trotz Flaute wurde es uns deshalb nie langweilig. Abgesehen davon musste man höllisch aufpassen, nicht in eines der ausgelegten Fischernetze zu fahren. Eine Verwicklung mit dem Propeller hätte unweigerlich einen Tauchgang auf dem offenen Meer bedeutet: Keine Option bei siebzehn grädigem Wasser!



Marina Viveiro - nichts besonderes aber praktisch am Weg nach A Coruña liegend.



Die Felsformationen vor Viveiro.

BISKAYA GESCHAFFT!

Von Viveiro legten wir vor Sonnenaufgang ab um die 55 Meilen (rund 100 km) bis nach La Coruña zu schaffen. Und es war wieder mal ein Erlebnis der besonderen Art, den Sonnenaufgang auf See zu erleben, obwohl absolute Flaute herrschte. Ich konnte sogar mein Morgenpfeifchen schmauchen! Langweilig wurde es uns auch nicht: Die abwechslungsreiche Küste mit ihren vielen Cabos (Kaps) und den zerklüfteten Felsformationen boten viele Fotosujets.

Am 4. September um 16.00 Uhr fuhren wir die Marina von A Coruña ein. Ein Meilenstein! Damit hatten wir die Biskaya geschafft! Ab nun ging es nur noch Richtung Süd bis zu unserem Saisonziel Lagos in Portugal.



Sonnenaufgang nach La Coruna und mit Morgenpfeife dank Flaute!



Eines der letzten Kaps: Cabo Ortegal



Wir nähern uns einem Meilenstein unseres Überführungstörns: A Coruña

A CORUÑA

Die Ankunft in A Coruña musste gefeiert werden! Die Sekretärin im Hafengebäude erklärte uns, wo wir die besten Tapas kriegen würden und schon stürzten wir uns in das Gewühl und bestaunten die berühmte „Glasfront“ mit seinem wunderbar grosszügigen Hauptplatz. Doch eines war seltsam: Das Gewühl und die vielen Menschen – die meisten übrigens konsequent mit Masken - gaben

uns schnell auf die Nerven: Wir waren nach zwei Wochen Meerleben und relativer Einsamkeit nicht mehr an den Trubel einer Stadt gewohnt. Eher früher als später zogen uns auf unser Schiff zurück. Den Hafentag nutzten wir um den berühmten Herkulesturm an der Spitze von A Coruña zu besuchen. Das 55 Meter hohe Ungetüm, das schon in seiner

Urform zu Römerzeiten den Seelenten den Weg gewiesen hatte, beeindruckte uns sehr. Ein Meisterstück war die riesige Windrose vor dem Turm mit Aussicht auf das offene Meer: Irgendwo da oben im Norden musste Brest sein, wo wir vor nicht mal ganz drei Wochen und 600 Meilen (1'000 km) gestartet waren. Ein richtiger Kraftort!



A Coruña: Die berühmte Glasfront



.. und Hauptplatz mit Ratshaus.



Der berühmte Herkulésturm an der Spitze von A Coruña.

MUXIA

Auf dem Weg von A Coruña nach Laxe Porto (35 sm) kam endlich der erschte Wind auf, obwohl die Vorhersage gar nichts davon erwähnte. Ursprünglich wollten wir vor Laxe vor Anker gehen, aber da wir mit 16-22 Knoten (ca. 40 km/h) toll am Wind kreuzen konnten, segelten wir weiter bis Muxia Marina. Mit Aufkreuzen wurden es dann 62 Meilen, so dass wir gerade noch vor der Dunkelheit und drohendem Gewitter anlegen konnten. Die Abendstimmung war beeindruckend. Damit hatten wir die Hälfte der „Todesküste“ (Costa da Muerto) bis zum Cap Finisterra geschafft. Die zweite Hälfte sparen wir uns für Übermorgen auf; morgen herrscht Süd Sturm.

Am Dienstag ist wegen stürmischen Bedingungen Hafentag. Wir spazieren zur Westspitze, wo eine Wallfahrtskirche und eine Art Kraftstein stehen. Die Aussicht ist gewaltig! Der Ort erhielt übrigens zweifelhafte Berühmtheit, als 2002 genau vor ihrer Küste der Öltanker „Prestige“ sank und eine riesige Umweltkatastrophe verursachte:

„Am 13. November 2002 kommt es vor der Küste Nordspaniens zu einer der weltweit größten Umweltkatastrophen: Der Tanker „Prestige“, 77.000 Tonnen Schweröl an Bord, meldet über Funk ein Leck im Rumpf, wird auf die offene See geschleppt und bricht dort auseinander. Tausende Tonnen des hochgiftigen Schweröls ergießen sich ins Meer – und schwappen kurze Zeit später an die Strände.“



Einfahrt nach Muxia mit der Wallfahrtskirche im Hintergrund ...



... und am nächsten Tag von der Landseite her mit dem imposanten Mahnmal.



Zur Ölkatastrophe 2002 aus dem "Spiegel online"

REPARATUR 1

Eine unschöne Entdeckung machten wir im Hafen, als wir die Sarabella belegten. Eine Decksklampe, die zum Belegen dient, hatte sich gelöst, respektive der Klampendeckel war auf einer Seite durch die unterschiedlichen Streckbewegungen der Leine heraus geschraubt worden; ein Vorgang, der so nie hätte passieren dürfen und auf eine Fehlkonstruktion der Klampe (keine Sicherungsmöglichkeit) zurück zu führen ist. Wären wir nicht an Bord gewesen, hätte das unter Umständen grosse Schäden am Schiff verursachen können! Eine Meldung an die Hanse-yachts hatte eine unmittelbare Anfrage an die Qualitätssicherung zur Folge. Als ich die weiteren Klampen kontrollierte, waren weitere lose und offenbar sind wir nicht die Einzigen, denen das passiert ist.

Drei Wochen später kam die Antwort: Es war der falsche Sicherungskleber verwendet worden! Wir werden ende Saison in der Schiffswerft von Lagos alle Klampen neu verkleben lassen.



Die Klampe hat sich aufgelöst! So etwas dürfte gar nie passieren!

CAP FINISTERRA

Das berühmte Cap Finisterre („Ende der Welt“) zeigte sich heute von der zahmen Seite. Wir umrundeten es in gebühlichem Abstand und wunderten uns, wie einige Yachten nah an diesen Felsen vorbei segelten. Der Name dieses Kaps kommt übrigens aus der Alten Welt, wo man glaubte, dass die Welt eine Scheibe sei und hier zu Ende wäre. Wiederum konnten wir heute 29 von 42 See-

meilen segeln und am Schluss reichte es noch für ein gemütliches Segeln unter Reacher in die grosse Ria (Bucht) von Mouro, bis wir um sieben Uhr zuhinterst in die kleine Marina von *Portosin* einliefen. Wieder war ein zehnstündiger Segeltag glücklich zu Ende gegangen. Die Sekretärin der Marina schenkte uns sogar ein Flasche Wein zur Begrüssung!



Das berühmte Cap Finisterre im Nebel
(Man beachte, die Segelyacht, die nahe unter den Felsen vorbei segelt!)



... und eine Schönwetter-Aufnahme. (blauwasser.de)

VILAGARCIA

Hätte es heute nicht gegossen wie aus Kübeln, wäre es einfach ein „normal“ schöner Segeltag mit gutem Wind und wenig Wellen – wie im Mittelmeer – gewesen. Aber es war zeitweise wirklich grenzwertig! Ein Gegenstrom von fast zwei Knoten warf uns bei jeder Wende zum Umfahren von Untiefen wieder eine Meile zurück. Einen kleinen Schrecken, jagte uns ein Fischertrawler ein, der uns bei jeder Kurskorrektur folgte, dabei wollte er nur seine Netzboje einziehen, die wir vor lauter Aufregung fast überfahren hätten.

Nach 54 Meilen waren wir in der Marina Vilagarcia angekommen. Nach 447 Meilen insgesamt von Bilbao her, war nun der 14-tägige Törn mit Edi hier zu Ende. Trotz einigen Passagen mit Flaute und motoren war es ein absolut abwechslungsreicher, manchmal anstrengender Reiseabschnitt! Wir feiern das gebührend mit einem feinem galizischen Menü im Clubrestaurant.



Unsere Wendewinkel zur Umfahrung der Untiefen vor der Ria da Muros sind wegen Gegenstrom erbärmlich.



Die Marina von Vilagarcia. (Wir liegen ganz aussen)



Wir feiern den Törnabschluss mit Edi im Clubrestaurant.

SANTIAGO DI COMPOSTELA

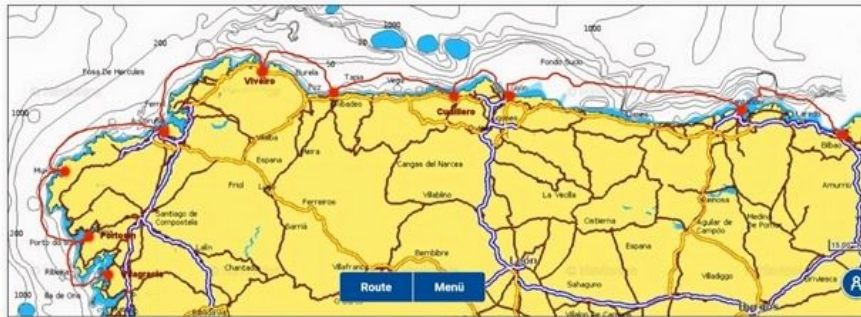
Da wir noch einen Reservetag hatten, nutzten wir die Nähe zum weltberühmten Pilgerort *Santiago di Compostela*, der uns doch bei Landausflügen und kreuzen des Jakobsweg ab und zu in Erinnerung gerufen wurde.

Mit der modernen Schnellbahn waren wir in einer halben Stunde in Santiago. Der Besuch sollte sich gelohnt haben. Wir sind erschlagen von der Wucht der Gebäude und treffen viele Pilger, die euphorisiert sich auf dem Platz vor der Kathedrale inszenieren.

Euphorische Pilger am Ziel ihrer Reise; Zu Fuss oder per Velo. (Man beachte den betenden Velofahrer links)



Das "Refugium" ein monströses Gebäude, halb Kirche halb Pilgerunterkunft.



Törnstrecke: Bilbao – Santander – Gijón – Cudillero – Ribadeo – Viveiro – La Coruña – Muxia – Portosín – Vilagarcía Total: **447 sm**

Die portugiesische Atlantikküste 10.-30. 09.2021



Unsere letzter Törn führte uns entlang der portugiesischen Atlantikküste von Vilagarcia bis nach Lagos in der Algarve. Für einmal zeigte sich dieser Abschnitt von der windlosen und welligen Seite. In der ersten Woche begleiteten uns Patrick und Thierry, die mangels Wind um so mehr die zahlreichen interessanten Hafenorte genossen. In der zweiten Woche, standen uns Urs mit seinem Sohn Adi zur Seite. Nach 460 Seemeilen hatten wir unser Saisonziel nach zwei Wochen intensivem Segeln erreicht.

REPARATUR 2

Zugegeben, unser Startpunkt für diesen letzten Törn lag mit Vilagarcia noch in Spanien. Doch dies hatte zwei Gründe: Erstens mussten wir einen Getriebeölwechsel wegen einer undichten Propellerdichtung vornehmen, was nur im Nachbarhafen von Vigo möglich war und zweitens war unsere erste Crew mit Patrick und Thierry eher für kurze Schläge und interessante Hafenorte zu begeistern, was später ab Porto nicht mehr möglich sein wird.



Das Saildrivegetriebe ist undicht und hat Wasser im Öl. Ein Yanmar Techniker nimmt einen Ölwechsel vor. Keine leichte Arbeit bei den wenig servicefreundlichen Bedingungen! (Für Insider: Der gelbe Ölmesverschluss ist mit Absicht rausgeschraubt worden)



Mehr aus Zufall kontrollierte ich neben dem Motor- auch den Getriebeölstand, was normalerweise nur höchstens monatlich nötig ist. Dabei erschrak ich sehr: Hinter dem Saildrive-Getriebe hatte sich ungefähr ein halber Liter Öl angesammelt und die milchige Farbe wies auf eine Undichtigkeit der Propellerdichtung hin. Der Yanmar Techniker nahm dann einen Getriebeölwechsel vor und erlaubte uns bis nach Lagos weiter zu segeln um die Dichtungen im Jahresservice ersetzen zu lassen.

VIGO

Unsere Crew nahm es gelassen und versuchte erst mal die lauschigen Plätzchen dieser Stadt zu finden. Aber erstens prasselte ein ausgiebiges Gewitter nieder und zweitens waren wir zu weit vom Stadtkern entfernt. Es war noch schlimmer: Neben uns war eine Schiffswerft für Grossschiffahrt platziert, die auch in Nachtschicht weiterarbeitete und für eine unruhige Nacht sorgte. Hauptsache war aber natürlich, dass wir ohne das Schiff auswassern zu müssen, weiter segeln konnten. Auch das Nachtsessen in einer Hafeneisbeiz kam nicht über das Niveau eines Handytoasts und eines mürrischen Beizers hinaus – unser kulinarischer Tiefpunkt.

BAIONA

Eine Steigerung – sowohl seglerisch, als auch kulturell-kulinarisch war dringend nötig. Da kam *Baiona* gerade richtig. Thierry konnte nun das erste Mal das Steuer übernehmen. Kurz vor dem Nachmittagsgewitter – so ist das eben an der Atlantikküste – konnten wir die *Sarabella* in der Marina belegen. Nach der Siesta besuchten wir das Städtchen, das historische Berühmtheit erlangt hatte, als 1493 Kapitän Alonzo Pinzon von der ersten Amerikareise von Kolumbus zurückgekehrt war und der Welt die „Breaking News“ der neuen Welt erzählte.



Unsere Crew auf den gewaltigen Festungsmauern, gebaut im 11. Jh.

Ein Rundgang auf den drei Kilometer langen Festungsmauern bescherte uns einen eindrucklichen Blick in die endlose Weite des Atlantiks; von daher mussten im fünfzehnten Jahrhundert die Entdecker nach einer unglaublich harten Reise zurückgekehrt sein. Um den Tag auch kulinarisch auf diesem Niveau beenden zu können, gingen wir kein Risiko ein und genossen Regis Küche – ein fester Wert!



Das Memorial der Amerika-Entdecker von 1493.



Der freie Blick nach Westen mit den *Islas Cies* im Hintergrund. Ein Strand (*Playa de Rodas*) soll der schönste der Welt sein. Die Inseln stehen aber unter Naturschutz.

VIANO DO CASTELO

Viano do Castelo war unser nächster Hafen. Ein super netter Hafenmeister („no problem my friend“) lotste uns durch eine Hafeneinfahrt, die eng wie ein Nadelöhr aussah und bei Ebbe gerade noch mit unserer Kieltiefe anfahrbar war. Dass es für die 36 Meilen keinen Wind hatte, war diesmal nicht so schlimm, da damit das Getriebe seine Nagelprobe bestanden hatte; wir konnten beruhigt weitersegeln respektive motoren, was wider Erwarten mehr als üblich der Fall sein wird.

Und schon wieder schlug der Schadenteufel zu: Das Batterieladegerät funktionierte plötzlich nicht mehr. Die Organisation eines Technikers, der in drei (!) Tagen in Porto die Sache angeschaut hätte, war zeitaufreibend. Zum Glück hatten wir noch die Solarzellen, die den Grundbedarf an Strom deckten.

Doch es kam ganz anders: Im nächsten Hafen war alles wieder in Ordnung und es stellte sich heraus, dass die Marina von Viano de Castelo ab und zu ein Spannungsproblem, d.h. eine zu wenig hohe Voltzahl hatte, was die delicate Ladeelektronik aus dem Takt gebracht hatte. Das Gute an der Sache: Ich hatte wieder etwas gelernt.

Unsere Crew ging unterdessen wieder auf Entdeckertour und überzeugte uns, dass ein Hafentag zum Bummeln durch die fantastische Altstadt mit ihren schmucken Gässchen – ein Leckerbissen für Architektur Interessierte – durchaus Sinn machte. Sehr interessant war für uns auch das Spital-Museumsschiff „Gil Eannes“, das in den sechziger Jahren den portugiesischen Fischerflotten in den Nordatlantik gefolgt war um sie vor Ort zu verarzten und zu pflegen. Ihre original erhaltene Spital Einrichtung mit Röntgen- und Operationssaal muss für diese Zeit das Modernste gewesen sein.



Die wunderschöne Altstadt von Viano de Castelo



Das Spitalschiff der seinerzeitigen portugiesischen Nordatlantik Fischerflotte – ein eindrückliches Museum mit allen originalen Krankeneinrichtungen



Das Mahnmal aus der Nelkenrevolution 1974: Die Sprengung der Ketten unter Diktator Salazar.

PAVOA DE VARZIM

Nach zwei Tagen in Viana do Castelo motorten wir entlang der Küste – es war bewölkt, sah regnerisch aus und schon wieder liess uns der Wind im Stich. Zum Abschluss reichte es doch noch für eine Stunde segeln bei zwei bis drei Beaufort. Kaum in Pavoia de Varzim angelegt (mit leichtem Südwind und Regen), drehte der Wind innerhalb von zwei Minuten auf Nord und fegte mit 25 kn in den Hafen, der wegen seinem grossen Becken recht viel Swell erzeugte. Nochmals Glück gehabt! Wir hatten diese Woche 118 Meilen gemacht. Es war viel Motoren und mehr Entdeckung und Sightsceing an Land als segeln angesagt gewesen. Die Crew hat es dennoch genossen. Am Samstag gingen Thierry und Patrick nach Hause. Pavoia da Varzim sollte der Schlusspunkt dieser Segelwoche sein, da Porto trotz Vorreservation uns keinen Platz zur Verfügung stellen konnte.

Ironie des Schicksals: Die nächsten Tage wehte es aus vollen Rohren, während wir im Hafen festsassen. Wir mussten die Sarabella mit fünf Leinen belegen, damit sie nicht auf den Steg gedrückt wurde. Dafür kriegten wir das volle Hafenkino-programm mit, da neue Yachten,

die anzulegen versuchten, etliche Schwierigkeiten hatten. Manchmal fragten wir uns bei diesen Ungeschicklichkeiten, wie solche Crews – meistens Ehepaare – bei tatsächlich stürmischen Bedingungen auf dem Atlantik klar-kommen.



Marina Pavoia de Varzim sieht aus der Luft gut aus, ist aber bei Nordwind (Pfeil) wegen dem grossen Hafenbecken gefährlich bis unbrauchbar.



Thierry und Patrick steuern gerne die Sarabella - wenn es dann mal Wind hatte!



Die Strecke von Vilagarcia bis Pavoia de Varzim. 120 sm

PORTO

Am Montag konnten wir uns dann endlich nach Porto verlegen. Nur mit der Fock segelnd, kämpften wir auf den hohen Wellen die zwanzig Seemeilen durch. Kaum im langen Ansteuerungskanal von Porto resp. dem Fluss Lima angelangt, fiel der Wind in sich zusammen und es wurde warm und friedlich.

Schon am nächsten Tag wollten wir diese interessante Stadt, die in allen Reiseführern aufs Höchste gelobt wird, erkunden. Wir sind überwältigt von der Ausstrahlung, den vielen versteckten Gässchen und der absolut einmaligen Stimmung. Ein „Must“ und ein weiterer Höhepunkt unserer Reise.



Wir genossen das Sightseeing!



Eine hundertjährige Stahlbrücke verbindet die zwei Stadtteile von Porto. Das obere Trasse wird von der U-Bahn befahren, unten fahren die Autos.

PORTO



STRANDTAGE

Bevor Urs und Adi übermorgen an Bord kommen, galt es, wieder mal auf Grossverkauf zu gehen. Dies ist wie so oft mit einer mehr oder wenigen zeitaufwendigen Aktion und der Suche eines geeigneten Supermarkts und der Organisation eines Taxis verbunden, da die unglaublich vielen Kilos von Food weder getragen werden können, noch auf unser handliches Klappvelo passen. Dies brachte uns auf die Idee, ob es zu zweit mit einem

zusätzlichen fahrbaren Untersatz, zum Beispiel einem E-Trotti, wohl einfacher wäre. Als wir in diesem Supermarkt von Porto solch ein Gefährt sahen, war Regi ganz begeistert von der Idee. Aber zuerst mieteten wir uns mal zwei von diesen Dingern, die überall herumstehen und per App ganz einfach aufgeschlossen werden können um irgendwohin zu fahren, um sie dann ebenso unkompliziert

irgendwo stehen zu lassen. Eine kleine Fahrt an den wunderschönen Strand entpuppte sich als absoluter Hit; die Aussicht und das warme Sommerwetter – endlich mal kein Regen – begeisterte uns vollauf. P.S. Das E-Trotti steht auf der Weihnachtsliste!



Der Strand vor Porto. Unendlich lang und wunderschön in der Abendsonne glitzernd.



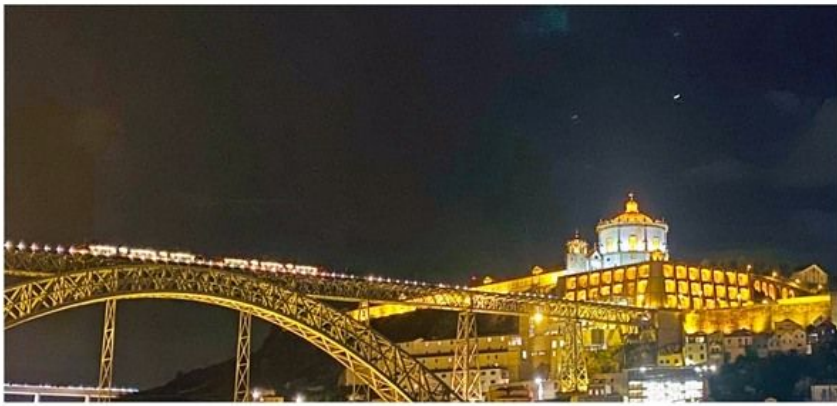
Regi ist ganz begeistert von diesen E-Trotinett.

PORTO ZUM ZWEITEN

Mit Adi und Urs machten wir zuerst mal eine kleine Stadttour in Porto. Noch einmal nahmen wir die Sesselbahn zur Oberstadt, überquerten die 70 Meter hohe hundertjährige Brücke um dann mit dem Funiculaire wieder in die Altstadt runter zu fahren. Eine Rundfahrt mit dem alten Tram machte das Sightseeing perfekt.



Unsere Crew genießt das Sightseeing in Porto.



FIGUERA DA FOZ

Am Freitag segelten wir 65 Meilen bis *Figuera da Foz*. Gedacht war eigentlich nur bis Aveiro zu segeln und in einer Bucht zu ankern, aber als wir guten Wind hatten, zogen wir es durch, obwohl wir schlussendlich doch motoren mussten. Schliesslich waren Urs und Adi erfahrene Segler, die auch schon mal einen zehnstündigen Einstiegstag ohne Abnutzungserscheinungen durchstehen. Highlight waren die schon lange vermisste Delphine. Gerade noch vor Einbruch der Dunkelheit konnten wir im 20 Uhr in der Marina anlegen.



Das Highlight des Tages: Delphine vor Figuera da Foz.

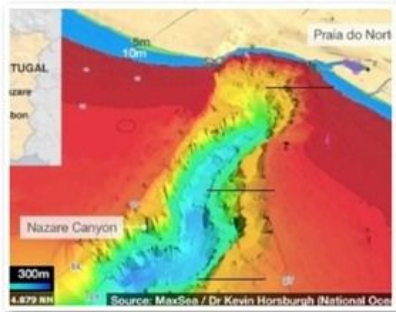
NAZARÉ

Heute konnten wir endlich mal segeln. Wir kreuzten 25 Seemeilen bei schönem regelmässigen Südwind um 15 Knoten (Windstärke drei) und Sonnenschein, mussten aber dann die Segel streichen, da wir sonst Nazaré nicht vor Sonnenuntergang erreicht hätten.

Die berühmte Surfecke eine Meile vor dem Hafen, wo sich sonst die weltweit höchsten Wellen (bis zu 30 m!) wegen dem tiefsten Unterwassercanyon von Europa (bis 3000 m tief!) aufbauen, sahen heute absolut unspektakulär aus; zum Leidwesen unserer Crew und Surfers Adi, der nur allzu gerne ein Spektakel gesehen hätte. Die Hafeneinfahrt wäre dann aber ein bisschen holprig gewesen!



Hier türmen sich bis zu 30 Meter hohe Wellen auf. Man kann es kaum glauben!



Eindrücklich wie der Meeresboden unter dem Kiel aussieht! (Copyright nazarewaves.com)



Eine Monsterwelle rollt heran. Pfeil: Der todesmutige Surfer! (Copyright: Süddeutsche Zeitung)

PENICHE

Die kurzen 25 Meilen bis nach Peniche waren ein richtiges Sonntagsfährtchen: Windstärke zwei, wenig Wellen und wieder mal ein Kap mit schönem Leuchtturm gerundet. Im Fischerhafen, wo wir Segler wohl eher geduldet als erwünscht waren, kamen wir neben einen grossen Katamaran aus Brasilien zu liegen, der hier mal drei Monate Pause machte, da er noch nicht wusste, wie es weiter gehen sollte.

Das zweite Nachbarschiff mit einem jungen portugiesischen Paar, machte sich eben bereit um nach Madeira zu segeln; immer-

hin 500 Meilen. Es war höchstens zehn Meter lang, machte nicht einen sehr vertrauenswürdigen Eindruck und mangels Stauraum hingen alle Fender und weiteres Geschirr an der Reling. Wir konnten uns gar nicht vorstellen, wie man bei dieser Atlantikdünung eine solche Überfahrt einigermaßen unbeschadet übersteht.

Dasselbe Ziel hatte ein Franzose mit einer durchaus Blauwassertauglichen Ovni 450, den wir in Porto getroffen hatten und in Nazaré wieder trafen. Er erzählte uns, er hätte nicht weiter segeln

respektive anlegen können, da der Motor wegen verdrecktem Diesel gestreikt hatte und er nachts mitten auf dem Meer einen Filterwechsel vornehmen musste. Aber sein grösseres Problem war seine Frau, die erst seetüchtig wurde, nachdem sie eine Ohrenoperation über sich hatte ergehen lassen. Nächstes Jahr will er bis Panama segeln! Es ist immer wieder interessant, solche Geschichten zu hören.



Kap Voeiro vor Peniche

Für das Nachtessen gingen wir für einmal auswärts, da wir ja so etwa sechzig Euro gespart hatten, da der Hafenmeister es am Wochenende - wo man doch die meisten Gebühren einsacken könnte - es vorzog, Siesta zu machen.

Überraschenderweise assen wir ausgezeichneten Fisch in irgend einer Hintergasse, das aber offenbar ein Geheimtipp war. Auf jeden Fall war das Restaurant später voll mit Einheimischen ausgebucht.

CASCAIS-LISSABON

Und nun kam endlich Lissabon, respektive die etwas ausserhalb liegende Marina von Cascais dran. Einmal mehr war motoren angesagt und beim kleinsten Lüftchen versuchte unsere Crew mit Feintrimmung die Sarabella zum Laufen zu bringen, was wenigstens für eine Stunde Segeln reichte. Das Einchecken

war obermühsam, pingelig und dauerte mehr als eine halbe Stunde. Als wir dann noch Diesel tanken wollten, mussten wir eine geschlagene Stunde hinter einer Motoryacht warten, die 1600 Liter (!) bunkerte. Und was war mit dem Hafentag und dem Besuch von Lissabon: Er

fiel ins Wasser. Für morgen war endlich Wind angesagt und so schwer uns die Entscheidung fiel, entschieden wir uns fürs Weitersegeln. Schliesslich war das ein Überführungstörn und die Stadt läuft uns nicht davon.



Die 5-Sternmarina Cascais vor den Toren Lissabons. Trotz hohem Wellenbrecher nur bedingt sicher bei Sturm.



Trim, Trim: Urs und Adi holen bei 2 Bf noch einen halben Kntoen Fahrt heraus.

TROIA

Endlich hatten wir Wind und nicht zu wenig. Wir segelten raumschots und mit zwei Reffs im Grosssegel um das Capo Espichel und hofften dann auf Wind- und Wellenabdeckung. Wegen dem Kapeffekt legten beide noch einen Zacken zu, so dass wir 25-27 Knoten Wind und zwei Meter hohe Wellen hatten und zum ersten Mal die Fock reffen mussten.

Da die kleine Marina Sesimbra keinen Platz für eine 15 Meter lange Yacht hatte, segelte wir noch 14 Meilen der Küste entlang, bis wir zur Marina Troia gelangten, was sich als Glücksfall herausstellte, da es mitten in einem Naturschutzgebiet liegt und wir zum Tagesabschluss eine schöne Dünen- und Strandwanderung machen konnten. Bekanntheit erlangte das Gebiet, da Naturschützer es schafften, innerhalb von 50 Jahren dank geschickter Bepflanzung die schwindene Strand- und Dünenfläche zu verdoppeln.



Die Halbinsel Troia mit der Lagune und dem Dünenschutzgebiet.

Schockiert waren wir allerdings von den Liegeplatzgebühren. 108 Euro für eine Nacht schlug bis jetzt alle Rekorde. Kein Wunder waren wir das einzige Gastboot!



*Eine Panorama-Aufnahme mit Rätsel: Wie kommen wir zweimal aufs Bild?**

**Während der Aufnahme sprangen wir hinter dem Fotografen an die zweite Position.*

SINES

Sines wird uns noch lange in schlechter Erinnerung bleiben. Nicht wegen dem Wind, der war wieder mal unstet und erforderte einige Segelwechsel. Zugegeben, zwischendurch was es unter Reacher recht gemütlich. Regi servierte Urs und Adi sogar den Zvieri-Kaffee an Deck.

Bis jetzt waren wir ziemlich stolz gewesen, dass wir nach 60 Häfen und einigen Schleusen nirgendwo angeschlagen und keine „Beule“ gemacht hatten. Aber in dieser Marina waren die dofen Stegklampen so weit aussen montiert, dass ich beim retour anlegen prompt mit dem

mit dem Heck anschlag und eine zwei Zentimeter tiefe Delle in in den Kunststoff schlug. Eine Schnellreparatur mit Gelcoat-spachtel überdeckte das Malheur allerdings recht gut.



Filmreifer VIP-Service mit Zvieri-Kaffee an Deck.

LETZTER TAG

Und jetzt stand uns der letzte Schlag bis nach Lagos bevor – 80 Meilen der fast unbewohnten Küste entlang. Um bei Tageslicht anzukommen, mussten wir schon um vier Uhr morgens ablegen. Unsere grösste Sorge war, dass wir eine der unzähligen Fischernetzbojen übersahen und

sich die Leine im Propeller verfangen könnte. Ein Abschneiden wäre auf dem Wasser unmöglich. Deshalb waren wir froh, dass ein starker Rückenwind aus Nord uns erlaubte, den Motor, kaum dass wir aus dem Hafen waren, auszuschalten. Nachtsegeln war

uns deshalb ein Graus, aber in den Morgen zu segeln, waren wir uns gewohnt und bescherte immer wieder einmalige Momente, wenn die Sonne aufging. Dass wir gleich noch einen hell beleuchteten Frachter trafen, machte die Sache photographisch perfekt.



Sonnenaufgang nach Sines. Ein hell erleuchteter Fracht kreuzt unseren Weg.

LAGOS

Nach dem Sonnenaufgang war es aber mit dem Wind vorbei. Da immer noch viel Seegang vom Nachtwind herrschte, wurde die Fahrt bis zu unserem letzten Kap – dem Cabo di San Vincente – eine mühsame Tortur. Frühstück gab es nur einhändig, da man sich mit der freien Hand gut festhalten musste um nicht im Cockpit herum geschleudert zu werden. Wer Steuerwache hatte, musste angegurtet stehen und wachsam den Netzbojen ausweichen.

Dass unsere Vorsicht nicht unbegründet war, erfuhren wir erst im nach hinein. Eine professionelle Überführungscrew, die wir in Lagos trafen, war des Nachts so unglücklich in ein Netz gefahren, dass sie chancenlos zwanzig Meilen vor der Küste gefangen blieben und eine Security Meldung absetzen mussten. Erst am Morgen zog sie der Fischtrawler heran und kappte die Leine, ohne irgendwie mit ihnen zu kommunizieren. Der Grund war klar: Die Fischer wollten so einer Strafe entgehen, da sie zweifellos das Netz zu hoch gesetzt hatten.

Was wir auch noch später erfuhren: Vor zwei Wochen waren an diesem Kap gleich drei Segelyachten von Orkas dermassen heftig angegriffen worden, dass sie mit Ruderschaden von der Coastguard in den Hafen geschleppt werden mussten.

Dieses Phänomen dieser aggressiven Tiere beschäftigt im Moment viele Atlantiksegler. Wir waren ziemlich erleichtert, nach insgesamt 2800 Seemeilen unbeschadet in Lagos angekommen zu sein!



Törnstrecke: Vilagarcia-Vigo-Baiona-Viano do Castelo-Pavoa de Varzim-Porto-Figuera da Foz-Nazaré-Peniche-Cascais-Troia-Sines-Lagos Total: **435 sm**



Marina Lagos: Wir liegen (gezwungenermassen) am "Prominentensteg" (mit dementsprechendem Preis: € 125 pro Nacht!)

Und jetzt lagen wir in dieser Luxusmarina am exklusiven Platz für „honor members“ mangels anderen Verfügbarkeiten. Ein bisschen stolz waren wir schon: Wir hatten keinen Unfall, keine Kollisionen und dank regelmässiger Kontrolle auch keine nennenswerte Ausfälle gehabt. Sechs tolle

Crews hatten uns begleitet und auch ihren Teil zu dieser erfolgreichen Saison beigetragen.

Schon am nächsten Tag kamen die Segel runter und am Montag wird die Sarabella fürs Winterlager ausgewässert. Was nun folgt, sind sieben Monate harte

Winterzeit. Nächsten Mai geht es weiter ins Mittelmeer. Mal sehen, was diese Strecke uns an Überraschungen bereit hält!



Hier liegt die Sarabella im Winterlager bis Mai 2022.



EPILOG

3000 Seemeilen zurück gelegt und sechzig Häfen angelaufen, sind eine stolze Leistung, aber eigentlich sind es nur Zahlen. Was sich hinter diesen Zahlen versteckt, welche bleibenden Erinnerungen, Abenteuer, emotionale Hochs und Tiefs sich dahinter verbergen, ist manchmal schwer zu beschreiben. Oft gab es auch Situationen, wo wir zugeben mussten, dass es durchaus anders, dramatischer hätte verlaufen können. Ein bisschen Glück braucht es auf solch einer langen Reise schon. Vor allem, wenn mal beim Hafepalaver oder Ankerbier die haarsträubenden Geschichten der Anderen hört, die ja meist ein bisschen ausgeschmückt werden. Aber mein Lieblingssegler und Segelphilosoph, Jean Le Cam, 62 formulierte es so:

*"Wenn alle Abenteuer voraussehbar wären,
dann wären sie keine Abenteuer mehr".*

Jean Le Cam, Profisegler, 62



