

Saison 2009, Reisebericht Motorsegler „AKIRE“, LM 30, Crew : Hans und Erika Meyer

Reise Wesel in die Bretagne über Dover, Frankreich und die Kanal Inseln Guernsey und Jersey ,Iles Chausey, Granville und St Malo, der Ile De Brehat und zurück.

Der 1. Juni 2009, ein Montag wurde zum Start-Tag unserer diesjährigen Reise in die Bretagne. Bei „Keiserwetter“ - ein gutes Omen? – hieß es `Leinen los` um 8 Uhr in der Früh im Weseler Yachthafen.

Mit Unterstützung der Strömung erlebten wir eine zügige „Sightseeing Tour“ über Niederrhein und Waal vom „Feinsten“, vorbei an Rees , Emmerich und Nijmegen. Das Tagesziel, Marina Strijensaas, war nach exakt 92 Sm gegen 19 Uhr erreicht.

Es folgte, wie sollte es bei einem Segelboot auch anders sein, ein richtiger Arbeitstag, der das ganze Procedere des Aufriggens beinhaltete.-- Bei den immer noch sommerlichen Temperaturen ohne kühlende Winde eine schweißtreibende Beschäftigung. Sei´s drum, am Abend hatten wir wieder ein segelfertiges Boot - nur die Windmessenanlage inkl. Richtungsanzeige streikte. Ein erneuter „check up“ an der Mastspitze, der schweren Herzens mittels „Strickleiter“ am Abend durchgeführt wurde, hat unsere Laune nicht verbessern können. Will heißen, keine Fehler zu finden. Immerhin, wir hatten ja noch unsere „alte“ Windmessenanlage - und die funktionierte!

Sie zeigte am frühen Morgen, wir hatten inzwischen Mittwoch, NW 3-5 , was uns trotz gewisser Ermüdungserscheinungen relativ schnell mobil werden ließ. Es wurde aber doch noch fast halb 10 , bis wir den Hafen verlassen konnten. Unter Groß und Genua ging es zügig zur Volkerak- und Krammer- Schleuse. Inzwischen legte der Wind auf 5-7 zu und wurde böig. Damit passierten wir die Zeeland-Brücke und erreichten bald den „Betonhaven“. 41 Sm lagen hinter uns ! Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass der Seegang“ binnen“ nicht ganz so ruppig ist wie „buten“ bei strammen, böigen Winden. Auf Grund ablandiger Winde hatten wir uns für diesen Platz in der Nähe der Roompot Schleuse entschieden. Ein sehr guter Ausgangspunkt zum Besuch des Delta Bauwerks. Nach einem ganz schön flotten Segeltag lagen wir hoch zufrieden an diesem einsamen Steg !

Das wohlbekannte Geräusch fallender Regentropfen auf die Kuchenbude, dämpfte unsere Reiselust am Morgen zunächst ganz erheblich, aber nach dem Frühstück sah die Welt dann doch wieder freundlicher aus. Die Tropfen wurden seltener und Wind kam auch wieder auf. „Und wir beschlossen, den Weg durch die Roompot-Schleuse auf die Nordsee zu wagen“ Na ja, eigentlich mussten wir ja, um unseren erstellten Tidal Plan nicht durcheinander zu bringen. Wir wollten schließlich Samstagmittag in Dover sein. Also, am 4. Juni ging es über die Roompot-Schleuse nach Blankenberge unter Segel. Nach 33 Sm wurde um etwa 19 Uhr in der Marina Blankenberge festgemacht. Von sommerlichen Temperaturen keine Spur mehr: Es war „schuppig“ kalt.

Freitag, 5.6.09 - Die kühlen, jahreszeitunüblichen Temperaturen hielten an, aber dafür hatten wir Flaute! Weit mehr noch „beflügelte“ ein Ereignis (neudeutsch-event) unsere Laune, welches unsere zügige Weiterreise in Frage stellen konnte. Die Gleitsicht Brille der Bordfrau war in zwei Teile zerbrochen. Ersatz war nicht vorhanden ! Anstatt auszulaufen, wurden die Optiker der Stadt konsultiert mit dem Ergebnis, dass schnelle Hilfe nicht möglich ist. Das war das Signal zum Auslaufen ! Gegen 12 Uhr legten wir ab und machten gegen 17 Uhr nach 35 Sm unter Maschine in Dünkirchen fest. Unterwegs war ein Auftrag an die Adresse der Schwester der Bordfrau ergangen, eine Ersatz Brille auf den Weg zu bringen, Ziel Adresse: Dover Marina.

Samstag , 6.6.09 - Zu sehr unchristlicher Zeit musste die warme Koje der kalten Realität weichen. Kurz nach 5 Uhr verließen wir bei trübem, feuchtkaltem Wetter Dünkirchen. Es gab zwar Ost 3 , der aber nichts nutzte, weil die Tide schon mit 3 Kn lief und kombiniert mit unserem Speed von 6 Kn der Wind neutralisiert wurde. Es sollte die Tide entlang der Küste voll genutzt werden, um „pünktlich“ Dover zu erreichen: 43 Sm lagen vor uns. Um 9 Uhr wurde Kurs auf Dover genommen und Groß + Genua gesetzt- es blies nun schon mit 4-5 aus SO . Es lief gut! Die Querung des Kanals mit seinen „Autobahnen“ verlief ohne Probleme und bald lag die West-Einfahrt von Dover voraus. Wie so häufig, es herrschte richtig Dünung vor der Einfahrt und der Wind legte zu, dabei immer achterlicher drehend. Die Genua wurde deshalb eingeholt und die Maschine gestartet. Dann der Albtraum aller Sailer. Das ganze Boot begann sich zu schütteln. Ein kurzer Versuch „zurück“, dasselbe. Klare Diagnose: Fremdkörper in der Schraube. Also Einfahrt unter ungesichertem Groß bei starkem Seegang. Aus eben diesem Grunde war es nicht mehr möglich, einen Bullenstander zu placieren. Es war schon schwierig, das Boot einigermaßen auf Kurs zu halten, um auf jeden Fall zu verhindern, dass der Baum überkommen konnte. Bei inzwischen mehr als Ost 7 eine Katastrophe.

Innerhalb des Hafens im Bereich der West-Einfahrt war man dabei, einen Cruiser an die West Pier zu manövrieren, weshalb wir um Einfahrt Erlaubnis fürchteten. Die wurde aber auf unsere Anfrage hin erteilt. Vielleicht hatte man unsere nicht ganz normale Situation erkannt ? Dafür spricht auch, dass gleich nach Passieren der Einfahrt eine Hafenbarkasse neben uns auftauchte und Hilfestellung geben wollte. Wir lehnten dankend ab mit dem Hinweis wir hätten „local knowledge“. So schipperten wir nun am „Cruiser“ entlang zur Tidal Marina, um irgendwie an den WarteSchlengel zu gelangen. Es hat geklappt, es gab genügend Platz zum Manövrieren. Um 12 Uhr 20 waren wir fest und happy, being on time. Es blieben noch 4 Stunden, um in die Granville Dock Marina zu gelangen, der angepeilten „Non Tidal Marina“. Nun auch besser für anstehende Taucharbeiten !

Das Marina Office wies uns eine Box an, die von unseren engl. Freunden bereits geordert war und gab noch den Tip, das ebenfalls am Warteschlengel liegende Tauchsport Boot anzusprechen. Das taten wir und unsere Pechsträhne schien ein Ende zu finden. In voller Tauchmontur ging ein Taucher mit zu unserem Boot, schaute es sich an und sprang ins Wasser. Ergebnis: Fischernetz Teile, keine Schäden. Nach dem lunch werde man wieder erscheinen und uns wieder manövrierfähig machen. Genau so kam es und die Männer waren nicht zu bewegen, nach erfolgter Arbeit Geld anzunehmen. Man würde sich freuen, wenn wir in der Lifeboat Station gegenüber eine kl. Spende entrichten würden. Eine tolle Geste! Einzig eine Flasche Rotwein konnte die Bordfrau „an den Mann bringen“. Er hat sich sehr darüber gefreut! Many thanks for your help, Gentlemen. Unsere inzwischen eingetroffenen engl. Segelfreunde wurden Zeugen, wie hilfsbereit ihre Landsleute uns zur Seite standen.

Jetzt wurde es Zeit, ins Granville Dock zu verholen und erst einmal gebührend das Wiedersehen mit „unseren Engländern“ zu begehen. Gesprächsstoff gab es natürlich reichlich. Sie wollten das Wochenende auf ihrem ebenfalls im Granville Dock liegenden Schiff verbringen, einer aus Wismar stammenden Nauticat 42, die wir gemeinsam 2004 hierher überführt hatten. Bei der Gelegenheit erlebten wir ein techn. Wunder: Unsere defekte Windmessanlage funktionierte plötzlich wieder! Ob das „Schütteln“ geholfen hat? Danach fanden wir Zeit, zur Lifeboat Station zu gehen, unseren Spendenauftrag zu erfüllen, was ungeahnte Folgen hatte. Man war soeben dabei, das von einer Übung heimkehrende Boot fest zu machen, als wir vor ihrer Station auftauchten und unser Anlegen vortrugen. Sofort wurden wir ins Haus gebeten, wo wir uns schnell näher kamen. Es wurde weit mehr als ein „smalltalk“, und als wir neben der kl. Spende noch die Kaffee Kasse auffüllen wollten, wurde die noch mit Wartungsarbeiten beschäftigte Crew vom Manager gebeten, uns das gesamte Boot vorzuführen. Wir waren begeistert und beeindruckt!

Nun fehlte zur Fortsetzung der Reise nur noch die Brille der Bordfrau aus der Heimat. Die kam erst am Mittwoch Morgen, das Wochenende war wohl ein Störfaktor für die Post! Mittags, gleich nach Öffnung des Dock Hafen Tores, wurde die Marina verlassen, zunächst zum Tanken und dann zur Überfahrt nach Bologne Sur Mer, nach Frankreich. Häufig Regen mit SSW 3, also Motoren. Um 17 Uhr in strömendem Regen festgemacht.

Erinnerungen kamen auf, als wir 2007 von gleicher Stelle mit W 7-8 das gleiche Ziel hatten und sehr flott sehr hart die 27 Sm bewältigten, dann aber 6 Tage vergebens auf Wind Änderung warteten und unsere Bretagne Pläne aufgeben mussten. Diesmal konnten wir jedoch am nächsten Morgen, d.12.6.09 um 5 Uhr 30 die 54 Sm bis Dieppe angehen, wenn auch mit geringem Gegenwind. Um 14 Uhr konnten wir in der Marina festmachen. Um zur „Capitainerie“ zu gelangen, musste man weite Wege gehen, die entlang der Stadt über die Hauptstrasse führten, vorbei am Office du tourisme. Hier wollte man das Flaggenzertifikat sehen!

Dieppe ist eine tolle, gewachsene Stadt, voller Leben mit viel Historie und modernen Strukturen. Wir wollten aber nach Westen und die Wetterlage nutzen, deshalb hieß es am 13.6.09, einem Samstag, um 9 Uhr wieder ablegen bei fast Windstille, was natürlich für Dunst sorgte. Es schien sich wieder eine Ost Lage anzukündigen. Immerhin konnten 5 Sm per Blister und Groß gesegelt werden. Es ging entlang der Steilküste, manchmal unterbrochen von Ortschaften, wo die Steilküste kl. Lücken gelassen hatte. Eine dieser Lücken wurde genutzt, ein Atom Kraftwerk zu erstellen. Sehr gut der Landschaft angepasst.“ Fait bon impression“. Nun, wir wollten eigentlich Wind und der blieb aus. Nach 32 Sm konnten wir um 16 Uhr etwa in Fecamp festmachen, mit einer modernen Marina in schöner Umgebung.

Trotz Hochdruckgebiet gab es kräftigen Regen in der Nacht zum Sonntag und schlechte Sicht am Morgen, als wir um 8 Uhr 30 Fecamp verließen, um Le Havre anzulaufen. Der Wind reichte nur für 7 Sm und nach weiteren 21 Sm per Maschine konnten wir um 12 Uhr 40 in Le Havre in der großen Marina fest machen. Hier sollte auf jeden Fall ein Besichtigungstag eingelegt werden. Nach der völligen Zerstörung im letzten Krieg ist die Stadt komplett neu entstanden. Der Sonntag und Montag wurden der Stadt gewidmet, die nach den modernsten Vorgaben der Städteplanungen erbaut worden ist, eigentlich mit dem Ergebnis, ein wenig unpersönlich zu wirken. Man begegnete erstaunlich wenigen Menschen auf den großzügig angelegten Straßen und Plätzen nach Geschäftsschluß. Trotzdem, eine beeindruckende Stadt.

Am Dienstag , 16.6.09 , um 13 Uhr hieß es Abschied nehmen bei schönem Wetter aber ohne Wind. Wir hatten das erwartete Hoch ! Ziel war der nur 14 Sm entfernte, im Mündungsbereich der Seine liegende Künstlerort Honfleur, den man nur unter “Berücksichtigung der besonderen Tiden-Einflüsse“ anlaufen kann. (Werden Erinnerungen wach ? Fz B) Man sollte schon zur rechten Zeit in Höhe der Schleuse von Honfleur sein , (HW) um von der Seine in den recht kurzen Schleusen-Vorhafen abbiegen zu können. Der fällt nämlich trocken ! Wir hatten unsere Hausaufgaben gemacht und konnten die Schleuse zügig passieren, mussten danach aber vor einer Straßenbrücke festmachen, dahinter lag „Honfleur“. Das „Flair“ des Ortes war schon hier zu spüren. Um mehr zu sehen und vielleicht auch nach einem geeigneten Platz zu suchen, kletterte der Skipper die hohe Granitwand hoch und machte sich auf den Weg. Unmittelbar hinter der Brücke öffnete sich ein rechteckiges, mäßig großes Hafenbecken umgeben von teils mittelalterlichen Gebäuden mit zahlreichen, sehr gut besuchten Restaurants. Es herrschte pures Touristen Treiben. Ganz wichtig jedoch, es gab noch einige wenige freie Boxen für „normale Boote“. Mehr war nicht zu erfahren und so ging es den gleichen Weg zurück, wo inzwischen eine junge Dame mit einem Boot wartete. Wir erfuhren nun, dass die Brückenöffnung unmittelbar bevorstand und sie uns zu unserem Liegeplatz „führen“ würde. Was für ein Service ! Wir bekamen den erwarteten Boxen-Platz, den wir zwei Tage behielten, bevor wir schweren Herzens diesen Ort wieder verließen.

Am 18.6.09. einem Donnerstag, legten wir pünktlich zur Brückenöffnung (8 Uhr 30) ab, passierten problemlos die Schleuse und es ging über die Seine zunächst per Maschine flussabwärts. Hinter uns blieb die „Pont de Normandie“ lange sichtbar. Das Ziel: Ouistreham, ein Fährhafen mit Zugang nach Caen über eine Schleuse. Es herrschte W 4 , der aber bald über WNW auf NNW drehte. Nach 8 „Motormeilen“ folgten 15 Segelmeilen, wobei die Segel gerefft werden mussten, um nicht zu früh an der Schleuse anzukommen. Um 15 Uhr lagen wir fest am Warteschlengel - ohne Grundberührung. In der Marina konnte um 17 Uhr 20 festgemacht werden nach dem Schleusen. Dort bekamen wir dann noch „Besuch“ von der „schwarzen Gang“. Drei Männer und eine Frau wollten unser Flaggenzertifikat + Ausweise sehen. Wir befriedigten Ihre Neugier und man bedankte sich sehr freundlich und verabschiedete sich mit „auf Wiedersehen“. Jetzt waren wir wieder binnen, was auch einige Tage so bleiben sollte. Das nächste Ziel hieß „Caen“ , die Stadt „Wilhelm des Eroberers“. Über einen Kanal in 90 Minuten zu erreichen, wobei 3 bewegliche Brücken zu bewältigen sind.

Am nächsten Tag, Freitag, starteten 3 Boote um 9 Uhr 30 , um zu den vorgegebenen Öffnungszeiten an den Brücken zu sein und nach 2 Stunden lagen wir fest in der Stadt Marina Caen. Wieder wurde ein ausgedehntes Besuchsprogramm absolviert inkl. D Day Memorial, 6.Juni 1944, eine bedrückende Erinnerung. Caen war im Krieg schwer beschädigt. Die Überraschung, man feiert die Sonnenwende sehr intensiv. In der Nacht zum 21.6. wurde es richtig laut, man trommelte ununterbrochen, wie im Urwald.

Am Sonntag hieß es um 8 Uhr 30 Abschied nehmen, zurück nach Ouistreham, wo um 10 Uhr 15 bereits wieder festgemacht wurde. Zeit genug also , die Umgebung zu erkunden. Es gibt hier einen riesigen Strand, wo richtig was los ist, Sport, Gymnastik, alle Arten von Ballspielen und auch hier Bunker und Museen. Man ist halt in der Normandie. --Sehr viele Touristen und zahlreiche Restaurants. Ouistreham ist Fährhafen nach Portsmouth / England! Vor allem, die Sonne schien und morgen sollte Ostwind kommen. Wir wollten schließlich nach Westen.

Am Montag, 22.6. 7 Uhr 30 ablegen und rüber zur Schleuse fahren, die ziemlich voll zu werden schien. Das Problem dabei, die 1. Boote blieben gleich hinten und zwangen damit die nächsten, an ihnen vorbei zu fahren, um eines der senkrecht, stramm gespannten Seile zu erwischen. Hinzu kommt, dass innerhalb der geöffneten Schleuse schon richtiger Strom lief, so dass beim Aufstoppen das Boot sofort quer stand und keine Chance bestand, ein Seil einzufangen. Es musste ganz schnell ein Wendemanöver in der Schleuse gefahren werden, um Schlimmes zu vermeiden. Mit dem Bug gegen den Strom ging das „Aufpicken“ eines der gar nicht so leicht zu identifizierenden Seile natürlich einfacher. –Das war sehr knapp ! Für die „Boater“ in der Schleuse war es bestimmt „Kino“. Ob sie die Ursache dieser „Extra Show“ erkannt haben?

Nach dem Schleusen war natürlich eine weitere Wende nötig , um endlich den Weg nach St Vaast beginnen zu können. 54 Sm lagen vor uns, Wind gab es keinen –noch nicht- , aber es gab einen fast wolkenlosen Himmel, der das Meer unglaublich blau erscheinen ließ. Dafür nahmen wir gerne in Kauf, den Motor hören zu müssen. Und dann gab es doch noch den ersehnten Wind und wir erlebten einen der schönsten Segeltage unserer Reise. Unter Groß und Genua suchte sich der „Dampfer“ mit Hilfe der Automatik allein seinen Weg nach Westen und verführte die Bordfrau damit zum Angeln. Ein kl. Fisch tat ihr den Gefallen anzubeißen, und sie bedankte sich und entließ ihn wieder in die Freiheit. Wir fuhren wie auf der Barfußroute und waren ein bisschen traurig, als wir gegen 19 Uhr die Insel Tatihou zu Gesicht bekamen. Es war noch etwas zu früh, um in St Vaast einlaufen zu können, es fehlte noch etwas Wasser. Also wurde auf 3,50 m Wassertiefe der Anker fallen gelassen vor Tatihou. Eigentlich bei östlichen Winden nicht sehr empfehlenswert, man liegt im Wind. Für eine Stunde bei O 5 musste es gehen. Und es ging: Um 20 Uhr 30 konnten wir in der Marina St Vaast festmachen. Wir waren nun auf der Halbinsel Contentin, die sich von Granville bis Cherbourg und St Vaast erstreckt. Drei Tage wurden es in diesem schönen, ehemaligen Fischerdorf, wo es Frankreichs beste Schalentier Zucht gibt. Ausgedehnte Zuchtfelder werden bei Ebbe sichtbar, wo sogar mit schwerem Gerät (Traktoren + Hänger) geerntet wird. Die Werften brauchen keine Trocken Docks, die liefern die hohen Gezeiten. Auch hier viel Tourismus.

Am Mittwoch liefen wir bei WNW 5 aus, um nach Cherbourg zu segeln. Kaum aus dem Hafen, gab es Sturmwarnung. Nach einigen Meilen machten wir kehrt. Zu hoher Wellengang und fast gegenan. Eile war nun geboten, um noch bei HW den Hafen wieder zu erreichen. Dafür lief es einen Tag später besser. Bei NO 4-5 verließen wir diesmal St Vaast und konnten mit Groß und Genua ganz guten Vortrieb erzielen, Tide mit inbegriffen. Die läuft nämlich „um die Ecke herum“ Richtung Cherbourg mit 5 Kn. Nicht ratsam, zur falschen Zeit dort zu sein. Wir waren zur rechten Zeit dort und trotzdem generiert das sehr unruhige Wasser ganz merkwürdige Gefühle. Um 17 Uhr 20 machten wir bei nunmehr moderatem Wind in der sehr großzügig angelegten Marina Cherbourg nach 29 Sm fest, im feinsten Sonnenschein. Am Abend ging es dann in die Stadt zum Kennenlernen.

Die Windvorhersagen signalisierten Weiterfahrt nach Westen, immerhin sollte es um das Cap La Hague gehen mit seinen 5 Kn Strömung. Also am frühen Morgen in die Stadt zum Lebensmitteleinkauf und Geldumtausch. Wir brauchten für die Kanal Inseln „Pfunde“. Letzteres war gar nicht so einfach ! Dann ging es zur Tankstelle und um 13 Uhr 30 , der Tide geschuldet, zum Hafenausgang West Richtung Guernsey, bei Schwachwind unter Maschine in ziemlich diesigem Wetter. Später klarte es immer mehr auf und in Höhe von La Hague hatten wir schon Sonnenschein. Toll ! So zogen wir mit 11 Kn Speed und null Wind um La Hague, dabei immer wieder die Vorstellung beim Anblick des wirbelnden Wassers, dasselbe bei strammen Winden zu tun. Dann gab es sogar Segelwind und wir legten um 19 Uhr 40 am Warteponton vor der Marina St Peter Port nach 45 Sm an.

Wir waren zu früh ! Um 21 Uhr gab es grünes Licht zur Einfahrt , wobei uns ein Platz „am Päckchen“ zugewiesen wurde von einem der zahlreichen „Harbour Control“ Boote. Die Marina war proppevoll. Hier herrschte engl. Sommerzeit, also Uhren um 1 Stunde zurückstellen ! Es herrschte aber auch wirklicher Sommer! St Peter Port ist sehr lebendig, zumindest um diese Zeit und wir lagen mitten in der Stadt! Ruhe gab es erst nach Mitternacht. Man ist selber ständig mitten im Trubel und somit angepasst.

Am Sonntag, 28.6.09 verließen wir die Marina bei HW um 10 Uhr 40 bei wenig Wind, um nach Jersey zu gelangen. Es gibt nur ein Zeitfenster von +/- 2 Stunden HW. Das hatte für uns zur Folge, mit Gegenstrom die 27 Sm nach Jersey gehen zu müssen, woraus dann 37 Sm laut Logge wurden, bevor wir um 17 Uhr 40 am Warteponton vor der Marina St Helier anlegten. Bis 22 Uhr musste auf Wasser gewartet werden, bevor die inzwischen stark angewachsene Schar von Booten in die Marina einfahren konnte. Es war ein schöner Segeltag mit einigen „Motormeilen“.

Nach einem Tag in St Helier ging es bei Windstille am Dienstag gegen 11 Uhr weiter zu den 26 Meilen entfernten Iles de Chausey. Unterwegs gab es den ersten Nieselregen seit langem und später sogar Schauer. Es hatte sich ein Gewitter zusammen gebräut und wir schafften es gerade noch rechtzeitig, gegen 16 Uhr im strömenden Regen eine Boje zu schnappen, um das Boot fest zu machen, bevor es sich mit ungewöhnlicher Heftigkeit entlud. Wir waren heilfroh, bei diesem etwa 2 Stunden andauernden Inferno fest an zwei (!) Bojen zu hängen. Dies ist nötig wegen der starken, wechselnden Strömungen. Dann wurde es doch noch eine ruhige Nacht und der nächste Tag schien wieder „gemäßigt“ zu werden.

So kam es dann auch und wir konnten am Mittwoch, 1.7. gegen Mittag die in Privathand befindlichen Granit Inseln bei wenig Wind Richtung Granville verlassen. Der reichte aber aus, um die 10 Sm per Groß und Genua zu bewältigen, denn wir hatten viel Zeit. Erst ab frühem Nachmittag war ein Einlaufen in Granville möglich. Es war schon wieder recht warm unter blauem Himmel ! Wir blieben einen Tag im wirklich schönen Granville mit Ober- und Unterstadt, wo nicht ohne Grund der Modezar Dior sein Domizil hatte. Ein Wetterumschwung zeichnete sich ab und wir legten am Freitag, 3.7. der Gezeiten wegen früh gegen 6 Uhr ab, um St Malo anzulaufen. Leider mit 3-4 Wind gegenan. Die vorherrschende Westwindlage hatte sich angekündigt. Also Motoren ! Kurz nach 11 Uhr machten wir fest in der Marina Sablons nach 25 Sm. Auf Grund der Westwindlage blieben wir 6 Tage in St Malo, mit der Folge, dass wir glatt als „Guide“ unsere Dienste hätten anbieten können. Selbst eine Bus Tour nach Dinar, dem schönsten Seebad in der Bretagne, wurde unternommen. Dann war es doch wieder soweit: NW war angesagt und wir verließen unseren nun schon sehr vertraut gewordenen Liegeplatz am Donnerstag, 9.7. Richtung Westen zum 35 Sm entfernten St Quay Portrieux.

Statt NW gab es allerdings W 3-4 und wir motorten notgedrungen entlang der Smaragd Küste bis zum Kap Frehat, dann drehte er auf NW mit zunehmender Tendenz und wir konnten richtig gut segeln bis zum Zielhafen. Das Hochdruck Wetter hatte sich nachhaltig verabschiedet! Wieder lagen wir in einer sehr großzügig angelegten Marina in einer ländlich, schönen Umgebung mit tollen Uferwegen entlang der Küste. Wir blieben auch hier einen Tag, bevor es am Samstag, 11.7. um 7 Uhr hieß, Leinen los.

Ziel war Paimpol, wo das ganze Umfeld total trocken fällt. Die 15 Sm mussten wieder per Maschine bewältigt werden. Um 10 Uhr waren wir am Ziel und wir konnten in die schon geöffnete Schleuse einfahren, wo wir schon erwartet wurden. In Anbetracht des bevorstehenden franz. National Feiertages und der Beliebtheit des Ortes hatten wir telef. um Platzreservierung gebeten, was offensichtlich funktioniert hat. Der 14. Juli konnte kommen!

Paimpol ist ein schmuckes Städtchen mit schönem Umfeld, das zu Spaziergängen sehr geeignet ist. Sogar eine nostalg. Eisenbahnlinie nach Pontrieux gibt's, die mit einer Lok made in Germany, Henschel/Kassel aus dem Jahre 1911, betrieben wird. Über's Wochenende regnete und stürmte es kräftig und wir waren froh, sicher innerhalb der Stadt zu liegen. Aber trotz nicht so ganz guter Witterungsverhältnisse wurde am National Feiertag richtig gefeiert—ohne Alkoholexzesse! Ein riesiges Feuerwerk war der krönende Abschluß. A la bonheur! Dann zeichnete sich ein Zeitfenster ab, den so tidenabhängigen Hafen zu verlassen.

Am Donnerstag, 16.7. gegen 10 Uhr30 war es soweit. Der 1. Tag mit einigen Stunden schönem Wetter und noch dazu Ostwind veranlasste nicht nur uns, den Hafen zu verlassen. Zur Schleusenöffnung fanden sich mehr Boote ein, als hereinpassten. Wir waren um 11 Uhr „draußen“ und motorten zunächst 3 Meilen gen Osten, um tiefes Wasser zu erreichen. Dann gab es Nordkurs und es konnte gesegelt werden zur Ile de Brehat und später gen Westen nach Lezardrieux, wo wir gegen 14 Uhr festmachten nach insgesamt 12 Meilen. Von hier gab es die Möglichkeit, tidenunabhängig den Hafen zu verlassen. Es folgten drei Tage mit viel Wind und Regen und keine Wetterbesserung war absehbar. Unter diesen Bedingungen wollten wir nicht weiter nach Westen, wo es nur noch Tidal Häfen gab, die Wartezeiten erforderlich machen. Bei strammen Winden nicht gerade „amusing“ So wurde schweren Herzens am 20.7. in aller Frühe (6 Uhr) Lezardrieux verlassen mit Kurs Guernsey - Richtung Heimat.

Trotz leichtem SSW 3-4 erwartete uns bei Erreichen des offenen Wassers eine sehr bewegte See, die uns zwang unser Blister wieder einzuholen. Das Boot stampfte und rollte häufig, wobei das Segel schlug und knallte, dabei Gefahr lief, zu zerreißen. Für Groß und Genua gab es nicht genug Wind, der noch dazu weniger wurde. Dafür gab es dann Nieselregen. Nach 49 Meilen erreichten wir wieder Guernsey, fast zur rechten Zeit! Minuten später wurden wir (diesmal) zu einer Box geleitet. Es war 16 Uhr 30 und wir waren müde und froh!

Zwei Tage wurden es wieder, Wetter bedingt! Wir machten eine Bus Inselrundfahrt, die fast 2 Stunden dauerte und unglaubliche 60 Pence pro Nase kostete. Am Donnerstag, 23.7. war es wieder soweit! Kurz nach 7 Uhr wurde abgelegt, um die ein wenig abenteuerliche Umrundung von Kap de La Hague anzugehen. Zunächst unter Maschine zur Einhaltung des Zeitplanes. Das Wetter verschlechterte sich zusehends und in Höhe von Alderney war die Sicht gleich null und es gab Sprühregen. Der Wind nahm zu auf SW 5 was aber keinen Druck auf die Segel brachte: Wir waren zu schnell! Und dann kamen wir in das Gebiet um Kap La Hague. Kein Vergleich zu der Situation rund 4 Wochen zuvor. Total diesig und dunkel, sehr grobe Seen, die es schwierig machten, das Boot auf Kurs zu halten und es hin und her warfen. Nach etwa einer halben Stunde - das Zeitgefühl geht verloren - wurde es heller, das Wasser ruhiger und man glaubte, dieses Inferno geträumt zu haben. Die Sonne gab sogar die Sicht frei auf die ausgedehnten Atom Aufbereitungs-Anlagen, wo immerhin 6000 Menschen beschäftigt sind. Die See war wieder einer „5“ entsprechend und erlaubte normales Segeln bis Cherbourg, begleitet von einigen Schauern.

Um 13 Uhr 30 machten wir nach 45 Sm fest in der Marina und alles war wieder gut. Als kleines „Highlight“ sahen wir die Queen Mary 2 am Kai gegenüber der Marina, sozusagen nebenan! Nach einem Ruhetag wurde Cherbourg am Samstag, 25.7. um 8 Uhr 40 bei W 4-5 verlassen. Die Gezeiten wollten es so! Wieder wartete eine „windige Strömungs Ecke“ auf uns - die letzte! Zuerst gab es Westkurs, der dann allmählich auf Südkurs nach St Vaast überging, vorbei am 72 m hohen „Gatteville Lighthouse“. Wir hatten wieder einmal Postkarten Wetter! Nach 28 Meilen war der Segelspaß leider schon zu Ende und wir konnten ungehindert um 13 Uhr in der Marina St Vaast festmachen. Unser Zeitplan war aufgegangen!

Am folgenden Sonntag konnten wir leider erst um 11 Uhr 40 St Vaast verlassen, obwohl die Zeit drängte. 54 Meilen bis Le Havre lagen immerhin vor uns und so ganz viel Wind war auch nicht zu erwarten. Es musste einfach auf Wasser gewartet werden! Es lief zunächst gut unter Blister, später kam das Groß noch hinzu. Es reichte aber nicht bis Le Havre, zu wenig Wind! Der Motor musste mit einspringen. Um 22 Uhr machten wir bei Ebbe in der Marina fest, wobei in der Hafeneinfahrt ganz vorsichtig der „richtige“ Weg gesucht werden musste. Teilweise mit Schlick Grundberührung

Der Montag sah absolut bescheiden aus, Regen mit kräftigen Winden aus NW. Die Wellen schlugen über die Schutzdämme der Marina. Trotzdem war man im Marina Office der Meinung, dass es nachmittags wieder besser werden würde. So legten wir dann vor 13 Uhr bei 5-6 ab, nachdem gerade eine Regenwand mit NW 6-7 durchgezogen war. Die ersten 3 Meilen ging es gegenan mit Groß als Stützsegel. Bei dieser Bolzerei hat sich Rasmus der lieb gewordenen Mütze des Skippers bemächtigt. Ein „Mann über Bord Manöver“ wurde nicht eingeleitet. Ein herber Verlust!

Dann wurde hart am Wind gesegelt, bei 6-7 äußerst unangenehm weil uneffizient. Wir nahmen kräftig Wasser! Dann zeigten die Ankündigungen von Wetterbesserungen des Hafen capitaines langsam Wirkung. Wind und Seegang nahmen ab und gegen 17 Uhr konnten wir unser gebeuteltes Boot in einer Box nach 27 Meilen in Fecamp festmachen. Jetzt zeigte sich leider der Nachteil der kurzen, nach NW offenen Hafeneinfahrt. Es gab erheblichen Schwell in der Marina. Nach entsprechend unruhiger Nacht gab es schon wieder ruhigeres Wetter am Morgen. Dienstag Mittag verließen wir Fecamp mit dem Ziel Dieppe bei W 4-5, der später über NW nach NO drehte, um dann ganz einzuschlafen. Es reichte immerhin per Blister und Groß für 20 Segelmeilen. Nach weiteren 12 Motormeilen waren wir wieder gegen 17 Uhr in Dieppe. Für Donnerstag war wieder Starkwind angekündigt, so dass feststand, am nächsten Tag nach Bologne zu gehen, auch wenn eigentlich ein Besuchstag eingelegt werden sollte. Die Marina Dieppe hat nämlich die gleichen Probleme bei auflandigen Winden wie Fecamp.

Am Mittwoch, 29.7., 8 Uhr 30 legten wir ab, um die 54 Meilen nach Bologne hinter uns zu bringen. Wind gab es mal wieder zu wenig, so dass die Maschine Groß und Genua unterstützen musste, um im Zeitplan zu bleiben. Unterwegs gab es schon "GaleWarning" über Funk. Gegen 16 Uhr bekamen wir ungebetenen Besuch. Ein Schlauchboot mit 4 Mann Besatzung, das kurz zuvor von einem dicken Zollkreuzer zu Wasser gelassen worden war, wollte unbedingt trotz 7 Kn Speed 2 Mann zu uns an Bord schicken. Die beiden recht kernigen Männer stellten sich sehr freundlich vor und erklärten, eine ganz normale Kontrolle machen zu müssen. Unser diskreter Hinweis, keine Drogenkuriere zu sein, schien nicht zu fruchten. Erst als wir erklärten, dass dies bereits der 2. Besuch des franz. Zolls sei, telefonierte man mit dem großen Häuptling auf dem Mutterschiff. Daraufhin wurde die Aktion abgebrochen. Sie fanden noch, dass wir ein schönes Boot hätten, wiesen auf die Windwarnung hin und verließen uns wie sie gekommen waren, gekonnt und artistisch. Vielleicht hätten wir sie doch auf einen Cappuccino einladen sollen? Um 17 Uhr 40 haben wir in der proppevollen Marina Bologne sur Mer festgemacht. Der Sturm konnte nun kommen.

Und er kam! Wir spazierten am nächsten Tag soweit es ging zur Mole raus, um die hochfliegende Gischt der gegen die Außenmole rollenden Wellen zu sehen. Macht sich gut, solches zu sehen vom sicheren Ort! Freitag war der Spuk wieder vorbei und wie so oft, es war Flaute. Wir legten trotzdem in der Früh um 7 Uhr ab, um nach Dover zu gelangen, unsere „Engländer“ zu treffen.. Um 11 Uhr waren wir wieder in der Granville Dock Marina, diesmal ohne „besondere Vorkommnisse!“ Über K 80 wurde uns auf Anfrage eine Box zugewiesen, ganz praktisch!

Sonntag, 2.8., 8 Uhr 45 hieß es „good bye Dover“ bei NW 3-4 unter Groß und Blister, Richtung Dünkirchen. Für 16 Meilen reichte der Wind, dann war Schluß und gegen 16 Uhr lagen wir fest in Dünkirchen.

Der nächste Tag entschädigte ein wenig, es gab wieder etwas Wind und Sonnenschein. Per Blister ging es geruhsam an der Küste entlang bis Blankenberge, wo eine holländische Invasion stattgefunden haben mußte. Der Hafen war zu mit holl. Booten. Irgendwo an einem Boot gingen wir längsseits, was den Vorteil hatte, am nächsten Morgen ohne Manöver ablegen zu können. Das taten wir dann auch! Dienstag, 9 Uhr 45 hieß es ablegen, die Tide passte. Es folgte ein richtiger Segeltag zum Abschluß auf der Nordsee zur Roompot Schleuse. Zunächst per Blister bei SSO 3-4, bis es einen plötzlichen Winddreher gab, SSW 5-6 Böen 6-7! Wir schafften es gerade noch rechtzeitig, ihn zu bergen. Plötzlicher Wellenaufbau im Vorfeld hatte uns gewarnt. Dann ging es mit Groß und Genua weiter bis zur Roompot Schleuse, wo wir gleich einfahren konnten. Selbst bis zur Roompot Marina konnte gesegelt werden, die wir dann total überfüllt vorfanden. Überwiegend Familien mit Kinder!

Eigentlich sollte es wieder „außen herum“ weiter nach Norden gehen, Richtung IJsselmeer. Es gab aber nur NW Wind! Nach 2 Wartetagen verließen wir Freitag bei NW 4-5 und Nieselregen die Marina und segelten Richtung Zeelandbrücke und Volkerak Schleuse. Unmittelbar vor der Schleuse befindet sich die Einfahrt nach Dintelsas, wo es einen ruhigen Hafen gibt. Nach einem erholsamen Tag ging es dann über die Volkerak Schleuse nach Strijensas, wo der Sonntag zum Arbeitstag wurde! Am Abend hatten wir wieder ein „Motorboot“, das schon am Montag mit gelegtem Mast die Heimreise über die Maas, Maas –Waal Kanal, Waal und Rhein antreten konnte. Übernachtet wurde einmal an der Schleuse Lith und in Nijmegen.

Der Rhein empfing uns am Mittwoch, 12.8., mit Regen und immer schlechter werdender Sicht, so dass wir richtig froh waren, wenigstens eine kurze Regenpause erwischt zu haben, als um 17 Uhr wieder in Wesel festgemacht wurde. Eine schöne, ausgefüllte, 73 Tage währende Reise war nach 1296 Seemeilen zu Ende!