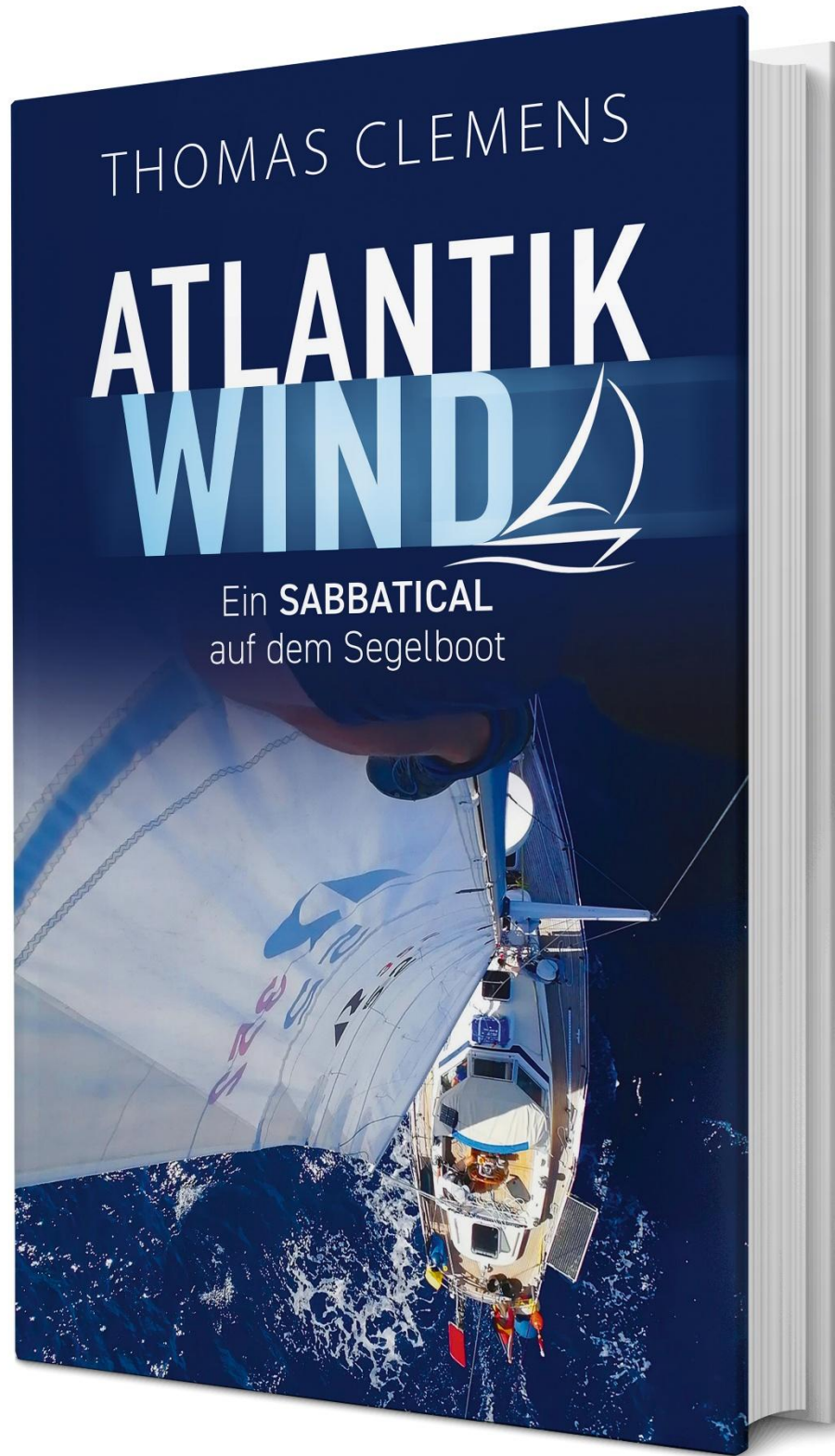


Leseprobe



EINE AUSZEIT AUF DEM MEER



Thomas Clemens, 61, erfüllt sich kurz vor der Rente einen Traum: Er nimmt sich ein Sabbatical und segelt mit seiner Petoya Too einmal über den Atlantik.

An Land erkundet er exotische Tier- und Pflanzenwelten, trifft die Menschen vor Ort und erfährt mehr über deren Geschichten und Lebensweisen. Er bewältigt mit seiner Crew unzählige Herausforderungen, die oftmals überraschende Wendungen nehmen oder unerwartete Lösungen erfordern. Immer wieder überwältigen ihn die Hilfsbereitschaft, das Vertrauen und der Zusammenhalt der Menschen – ob auf den Kanaren, in der Karibik oder auf hoher See.

Thomas Clemens gibt wertvolle Tipps an die Hand und inspiriert diejenigen, denen bisher der Mut fehlte, die Chance zu nutzen und selbst ein solches Abenteuer zu wagen. Nicht irgendwann, wenn die Zeit reif dafür erscheint, sondern **jetzt**.



*»Ich weiß, dass Träume nur in Erfüllung gehen, wenn man
selbst etwas dafür tut.«*

Morgan Freeman



Vorwort

Im Alter von zwölf Jahren fuhr ich mit meinen Eltern und Geschwistern zu den »Loosrechtse Plassen«, einer Seengruppe in den Niederlanden, um dort einen Tag lang zu segeln. Man brauchte damals keinen Schein, keiner von uns hatte Ahnung vom Segeln, trotzdem hissten wir auf der BM-Jolle, einem kleinen, offenen Boot, die weißen Tücher und schafften es, vom Steg wegzukommen. Mein erstes kleines Abenteuer nahm Fahrt auf. Das Holzboot knarzte, legte sich leicht auf die Seite, das Wasser gurgelte an der Bordwand entlang, und wie von unsichtbarer Hand geschoben, bewegten wir uns vorwärts. Schnell wurde die Steganlage des Hafens kleiner, bald konnten wir sie nicht mehr von der Umgebung unterscheiden. Ich fragte mich, ob wir bei der an den Tag gelegten Ahnungslosigkeit jemals wieder zurückfinden würden. Die Sonne schien, voraus lag eine kleine, einsame Insel. Wir steuerten darauf zu, ließen die Segel fallen, wateten an Land. Da wir einen Picknickkorb dabei hatten, breiteten wir auf der Wiese eine Decke aus, machten es uns gemütlich, schauten auf den See hinaus. Ein Gefühl von Freiheit durchströmte mich. Das kannte ich bis zu diesem Zeitpunkt nicht. Ich war beeindruckt, dass man durch die Kraft des Windes mit einem Segelboot ein fernes Ziel erreichen konnte. Dieses Erlebnis hat sich in meinem Gedächtnis verankert...

Im Jahr 2014 rief mein Freund Ulli mich an: »Hör mal, Thomas, du suchst doch ein Boot. Hier verkauft jemand seine HR 352, hast du nicht Interesse?«

Eine Hallberg-Rassy 352 – da war das Boot, das mich gesucht hat. Mit dem Eigner fuhr ich nach Neustadt in Holstein. Schnell war klar, dass es an dieser Yacht viel zu tun gab. Ihr Zustand war bedauernswert. Der Eigner konnte sich seit einigen Jahren nicht mehr selbst um sie kümmern, da er schwer erkrankt war. Mir kam in den Sinn, dass ich im Laufe meines Lebens immer gesagt hatte, dass ich »irgendwann« ein eigenes Segelboot haben möchte. Nun stand ich auf dem Deck dieser schönen Yacht und stellte mir die Frage: *Thomas, wann ist eigentlich dieses »irgendwann«, wie lange willst du darauf warten? Wenn du es jetzt nicht machst, wann dann?*

Es folgten 18 Monate harter Arbeit und Entbehrung. Ich hatte in Mönchengladbach einen Hallenplatz gefunden. Dort konnte ich, so oft mein Urlaub es hergab, am Schiff werkeln. Es gab Zeiten, da war ich der Verzweiflung nahe. So viele Baustellen gab es. Immer wenn ich eine neue öffnete, verbargen sich dahinter weitere. Es war wie die Büchse der Pandora. Ohne die helfenden Hände von Freunden und Familie hätte ich das Projekt vermutlich aufgegeben. Aber dann – im Mai 2016 – wurde die *Petoya Too* im niederländischen Roermond zu Wasser gelassen. Fortan verbrachte ich meine Urlaube auf See, lernte die Yacht kennen, stellte To-do-Listen auf und bereitete die *Petoya Too* allmählich auf die große Reise vor...

Prolog – Dem Ziel sehr nah

Wer glaubt, er habe schon alles erlebt und es könne ihn nichts mehr schockieren, der irrt.

Zunächst läuft alles wie immer. Andrea, Cam und ich gehen unsere Wachen, der Wind weht mit großer Konstanz aus West, die Wellen sind konfus. Am Morgen ist das Cockpit nass, weil es geregnet hat. Seit ein paar Tagen ist die Antriebsmaschine ausgefallen. Aber solange der Wind durchsteht, ist das erst ein Problem, wenn wir uns dem Hafen von Roscoff an der Nordküste der Bretagne in Frankreich nähern. Wir müssen Strom sparen, damit weiterhin die Signale des automatischen Identifizierungssystems (AIS) ausgesendet werden und die wichtigsten Navigationseinrichtungen wie gewohnt arbeiten können. Anders als in den vergangenen Tagen ist aber heute Morgen, dass es so bald keinen Kaffee und kein Müsli geben wird. Langsam nähern wir uns dem Verkehrstrennungsgebiet (VTG) »Ouessant«. Die Berufsschiffahrt, die aus dem Ärmelkanal in den Atlantik oder in die umgekehrte Richtung fährt, muss innerhalb dieses VTG bleiben, damit alles in geordneten Bahnen verläuft. Ähnlich einer Autobahn dürfen die Schiffe ein VTG nur in eine Richtung befahren. Es gibt auch eine Art Mittelstreifen, die sogenannte Trennzone, die zwischen den Fahrspuren liegt. Allerdings müssen wir südwestlich dieser Hauptschiffahrtsroute bleiben, um in den Bereich der Küstenverkehrszone zu gelangen. Es ist nicht irgendeine Schifffahrtsroute, sondern eine der meistbefahrenen der Welt. So weit, so gut, wir sehen auf dem AIS, wer sich hier tummelt. Wie an der Schnur gezogen kommen zunächst die Schiffe aus dem Englischen Kanal mit Fahrtrichtung Atlantik. Just, als wir uns ins Getümmel stürzen, flaut vollkommen unerwartet der Westwind so weit ab, dass wir infolge der nach Osten setzenden Strömung schlicht manövrierunfähig sind. Nun treiben wir ohne Motor, mit laut knallenden Segeln, wild schaukelnd über das Meer. Ein absoluter Albtraum. Mir ist bewusst, dass wir ein Hindernis darstellen. Ich überlege fieberhaft, welche Optionen uns bleiben. Zunächst funke ich ein Schiff an, mit dem – laut AIS – Kollisionsgefahr besteht. Es ist zwar noch fünf Seemeilen entfernt, aber der CPA (Closest

Point of Approach) wird mit 0,1 Seemeilen angegeben. Der Kapitän gibt mir zu verstehen, dass er an unserem Heck vorbeifahren wird. Ich atme auf. Dahinter ist es fürs Erste ruhiger. Ein leiser Luftzug lässt uns aus der Linie, die die riesigen Schiffe nehmen, herausgleiten. Die Flautezone war nicht vorhergesagt. Alle Modelle sagten stetigen Westwind um 16 Knoten voraus. Dass der Wind ausbleibt, macht mich nervös. Wir nähern uns der Seite, an der die Schiffe von See aus in Richtung Kanal fahren. Mein letzter Trumpf ist das Beiboot. Cam und ich wuchten das Dinghy aufs Vordeck, pumpen es auf. Das könnte funktionieren. Schon vor ein paar Jahren habe ich auf der Nordsee bei völliger Flaute das Beiboot zu Wasser gelassen und die sieben Tonnen schwere *Petoya Too* damit geschoben. Der kleine Motor hat zwar lediglich 2,5 PS, aber es gelang mir damals, die Segelyacht auf drei Knoten zu beschleunigen. Das also ist der letzte Pfeil im Köcher. Die Karten liegen auf dem Tisch. Doch die Wellen sind sehr hoch, das Unterfangen erscheint mir zu gefährlich. Wie soll ich denn bei diesen Bedingungen den Motor montieren, geschweige denn die Yacht vor mir herschieben? Die Badeplattform stellt sich gedanklich als größtes Hindernis dar. Ich würde unweigerlich mit dem Beiboot daruntergeraten, das Dinghy womöglich zerstören, die Crew und mich in Gefahr bringen. Zum ersten Mal greife ich zu einem Mittel, von dem ich glaubte, es nie anwenden zu müssen. Zwar war ich in der Karibik wegen eines Fischernetzes für kurze Zeit manövrierunfähig, aber dort gab es zu dem Zeitpunkt keinen Schiffsverkehr. Ich hatte damals das Sprechfunkgerät bereits in der Hand, fand jedoch noch eine Lösung. Aber nun? Welche Meldung es sein müsste, darüber können sich meinerwegen die Geister scheiden. Eine Sicherheitsmeldung ist das Mindeste, weil ich ein Hindernis darstelle, das die sichere Durchfahrt der Berufsschiffe stört. Meine Erfahrung mit Sicherheitsmeldungen ist jedoch, dass kaum jemand sich wirklich dafür interessiert. Es gibt jeden Tag irgendwelche Meldungen, die einen gar nicht betreffen. Man hört nicht mehr genau hin. Es bleibt nur die Option einer »Urgency«-Meldung, weil ich uns zurzeit als manövrierunfähig ansehe. Wenngleich ich keine Schlepphilfe anfordere. Egal, ich möchte die Schifffahrt warnen und uns beschützen.

»Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan / All stations, all stations, all stations / This is sailing yacht *Petoya Too* – *Petoya Too* – *Petoya Too* / In position 48° 34,4' N 005° 47,3' W / Engine is broken. Because of no winds we are not able to maneuver out of the shipping route, we are drifting towards the traffic separation scheme Ushant. Please navigate with caution and keep clear, over.«

Wie von Zauberhand geführt, weichen die Dampfer plötzlich aus, fahren im Bogen um uns herum. Auf dem Tablet verfolge ich verzückt, wie sich die AIS-Symbole der umliegenden Schiffe von Rot auf Grün verändern. All die Pötte, die eben noch auf unser Symbol zugefahren sind, weichen uns aus. Ich atme tief durch. Die Gefahr einer Kollision scheint gebannt. Nach einer halben Stunde spüre ich einen Windhauch, vielleicht ein bis zwei Beaufort. Das Wasser kräuselt sich. Alles deutet darauf hin, dass der Luftzug stabiler wird und uns zumindest wieder in die Lage versetzt, aktiv ins Geschehen einzugreifen. Das Dinghy verzurren wir auf dem Vordeck. Drei Stunden dauert es, bis wir den Gefahrenbereich des Verkehrstrennungsgebietes verlassen. Bei nicht regelkonformem Umfahren droht uns eine empfindliche Geldstrafe. Es wäre schön, wenn wir die in Richtung Osten setzende Gezeitenströmung nutzen könnten. Doch zunächst kämpfen wir uns mühselig nach Südosten. Wir müssen gegen drei Knoten Strom vorhalten, arbeiten uns im Schneckentempo voran, verlieren wertvolle Zeit. Es ist 11 Uhr. Frühstück gab es immer noch nicht. Ich habe das Gefühl, in den vergangenen Stunden um Jahre gealtert zu sein. Den Blick in den Spiegel spare ich mir. Als wir endlich auf die Zielgerade abbiegen können, macht sich Erleichterung breit. Der Wind ist wieder zu einem brauchbaren Werkzeug geworden. Noch setzt der Strom für ein paar Stunden in die richtige Richtung. Das Schlimmste ist überstanden. Die Anspannung fällt ab, ein Lächeln kehrt zurück auf meine Lippen. Auch Andrea und Cam sehen zufriedener aus. Ihnen ist meine Nervosität nicht verborgen geblieben. Plötzlich Land voraus. Die Insel Ouessant (Ushant) kommt in unser Sichtfeld. Nach 9 Tagen und 16 Stunden sind wir zurück in der Zivilisation. Das bedeutet auch, dass die Kommunikation per Handy möglich ist. Vor allem Cam hat großen Nachholbedarf. Der 19-jährige Jungspund war noch nie so lange ohne

Internetempfang. Für ihn gab es zu Beginn der Reise von den Azoren nach Cherbourg einen kalten Entzug. Zum Glück konnten wir unterwegs mit dem inReach von Garmin, einem kleinen elektronischen Helfer, via Satellit Nachrichten per SMS absetzen. Ich nutze die Gelegenheit, den Yachthafen Roscoff zu kontaktieren. Eine sehr freundliche Dame versucht, mein französisches Gestammel zu deuten, bevor wir uns einigen, auf Englisch fortzufahren. Ich schildere unsere Lage und sauge ihre Antwort mit Erleichterung auf. Sie sagt, dass morgen ab 7 Uhr Mitarbeiter vor Ort sind und wir in den Hafen geschleppt werden. Andrea, Cam und ich strahlen um die Wette. *Lass bitte den Wind bis zum Ziel durchhalten und uns für zwei Tage zur Ruhe kommen.* Vor allem die Besatzung, die mit mir durch dick und dünn gegangen ist, braucht endlich eine Pause. Ich habe auf dieser Tour nicht viele Probleme ausgelassen. Was passieren kann, ist tatsächlich passiert. Und doch gibt es immer eine Lösung.



Die *Petoya Too* pflügt durch den Atlantik.

Stellendam bis Guernsey 8. – 23.8.2022

Morgen will ich starten. So richtig realisiere ich das aber noch nicht. Ich kann jetzt nachvollziehen, was viele Segler vor mir erlebt haben, denn die größte Schwierigkeit bei einer solchen Reise liegt darin, die Leinen wirklich loszuwerfen.

Meine Tochter Sarah und ihr Freund hatten mich heute nach Stellendam gebracht und sind kurz darauf wieder Richtung Heimat gefahren. Erneut ist einer der Fäden gekappt, die einen im Alltag – meist unbemerkt – begleiten. Die einzige greifbare Verbindung, die jetzt noch existiert, ist die Leine, mit der das Boot am Steg vertäut ist. Natürlich bin ich in Gedanken noch nicht weg. Ich weiß nicht, wie viel Zeit es braucht, sich davon zu lösen. Ob es mir überhaupt gelingen wird?

Es gilt, den Fokus auf den nächsten Schritt zu legen. Morgen früh kommt Detlef, mit dem ich den ersten Abschnitt in Angriff nehmen will. Am späten Vormittag wollen wir starten. Die Windvorhersage ist günstig, aus nördlicher Richtung weht eine moderate Brise. Die muss ich unbedingt nutzen, um durch den Englischen Kanal zu kommen. Die Anspannung steigt.

ES GEHT LOS

Ich habe es getan: Der letzte Faden ist abgeschnitten, die Leine ist gelöst. Die *Petoya Too* ist auf dem Weg in die unendlich erscheinende Weite des Atlantiks. Der Abschied ist unspektakulärer als gedacht. Keine Blaskapelle, keine Menschen mit Tränen in den Augen, die an der Pier stehen und mit weißen Taschentüchern winken. Allein Ruth und Klaus von der Segelyacht *Benetnasch* sind da, schießen ein paar Fotos und wünschen uns eine gute Reise. Dann geht es durch die Schleuse. Früher als geplant sind wir an diesem Tag um 11.22 Uhr im Fahrwasser auf der Nordsee. Wind Nordost, drei bis vier Beaufort. In der Spitze sind wir dank der Strömung mit mehr als 8,5 Knoten unterwegs. In mühsamer Kleinarbeit rolle ich die Wimpel wieder zusammen, die ich für die »Flaggengala« verknüpft hatte. Wir gewöhnen uns schnell an das Bordleben. Die *Petoya Too* zieht gewohnt ruhig ihre Bahn. Der belgische Küstenort Blankenberge rückt näher, doch der Wind frischt auf. Es ist nicht einfach, den Blister zu bändigen, obwohl er einen Bergeschlauch hat, in den das Segel hineingezogen werden kann.

Ein lang gezogener Trichter markiert den Zugang zum Hafen. Um 21 Uhr ist die erste Etappe geschafft. Nach 54 Meilen liegt das Schiff in einer Box und wir genehmigen uns den ersten »Anleger«. Nach dieser langen Etappe werden wir trotz der angesagten guten Windverhältnisse ausschlafen.

DE BELGIQUE A FRANCE

Gegen 11 Uhr verlassen wir die Marina von Blankenberge. Schade, dass die Orte an Belgiens Küste derart verschandelt sind mit Plattenbauten aus den 60er Jahren. Immerhin haben wir im Hafen ruhig gelegen, und die Strände in Belgien sind schön, wenn man von dort aus auf die Nordsee schaut. Erneut strahlt die Sonne aus einem wolkenlosen Himmel. Die Strömung wird ein paar Stunden gegen uns laufen. Detlef steuert die *Petoya Too* derweil mit ruhiger Hand durch das bewegte Wasser. Eine Bavaria 36 auf gleichem Kurs verleitet zu Regattafeeling. Doch nach einer Stunde ist die Yacht weit achteraus. Ihre Spur verliert sich am Horizont. Erstaunlich, dass unsere alte HR 352 ein solches Geschwindigkeitspotenzial hat. Wir fahren trotz Gegenstrom mit sechs Knoten über Grund. Das angedachte Ziel Dunkerque in Frankreich kommt viel zu früh in Sicht. Noch mindestens drei Stunden läuft die Tide mit uns. Die Entscheidung steht. Wir segeln weiter bis Calais. Erneut muss die Gastlandflagge getauscht werden. Die Trikolore wird gehisst, der belgische Wimpel durfte nur einen Tag unter der Saling, einer Querstrebe am Mast, verweilen. Stundenlang jagen wir mit mehr als 8,5 Knoten über die Nordsee. Calais rückt zügig näher. Die Genua wird verkleinert, es sind jetzt Böen von sieben Beaufort dabei. Das Wasser fängt an zu kochen, weil der Strom gegen den Wind setzt. Um 19.20 Uhr starten wir schließlich den Motor. Port Control Calais teilt über Funk mit, dass zwei Fähren einfahren, bevor das Fahrwasser freigegeben wird. Endlich gelangen wir in den vor Wind und Wellen geschützten Bereich des Hafens. Weil der Wasserstand noch zu niedrig ist, um in die Marina zu gelangen, müssen wir für ein paar Stunden an einer Mooringboje ausharren. Diese Bojen sind zum Festmachen von Booten gedacht und am Boden durch schwere Betonplatten verankert. Ob wir heute Nacht Schlaf finden, ist nicht ausgemacht. Die *Petoya Too* liegt längsseits am Steg in einem breiten Kanal. Auf der anderen Seite des Beckens ist Jahrmarkt. Laute Musik dröhnt herüber, unterbrochen von Lautsprecherdurchsagen und nervigem Gehupe. Ich nutze die laue Abendluft, um den Ort zu erkunden. Vor knapp einem Monat war Calais Etappenziel der Tour de France. Installationen stilisierter Fahrräder zeugen vom großen Ereignis. Der Ort ist fast ausgestorben, weil

vermutlich alle Einwohner auf der Kirmes sind. Nichts deutet darauf hin, dass ganz in der Nähe täglich Tausende Menschen per Bahn oder Fähre nach Großbritannien übersetzen. Bis Dover sind es nur 21 Seemeilen (etwa 40 Kilometer). Ich bin müde, schlendere zurück zum Schiff. Es war ein anstrengender, aber schöner Segeltag. Wir liegen voll im Zeitplan.

30 STUNDEN SEGELN

Um 9.41 Uhr öffnet sich die letzte Brücke auf dem Weg in die Karibik. Der bislang längste Segelschlag wartet auf uns. Mit einer Reihe weiterer Yachten geht es direkt neben dem riesigen Hafenbecken für die Englandfähren hinein ins Fahrwasser. Das Meer ist furchtbar kabbelig. Die Strömung wird einige Stunden gegen den vorherrschenden Windstehen, was zu einer konfusem See führt. Entgegen meiner Gewohnheit fahren wir einige Meilen unter Motor. Mir ist das Gewusel zu groß, und wir können auf diese Weise schneller ausweichen. Nach 2,5 Stunden liegt das Cap Gris-Nez querab. Der Bereich zwischen Land und Verkehrstrennungsgebiet ist an dieser Stelle nur zwei Seemeilen breit. Spätestens hier sind wir mitten im Ärmelkanal, auf Französisch »La Manche« genannt. Der Wind kommt von achtern, die aus unterschiedlichen Richtungen heranrollenden Wellen werden allmählich höher. Das macht das Leben an Bord ungemütlich. Am frühen Nachmittag kentert der Strom. So nennt man es, wenn das Wasser plötzlich in die entgegengesetzte Richtung fließt. Wir beschleunigen dadurch auf mehr als acht Knoten über Grund, was den Komfort an Bord trotzdem nicht erhöht. Die Bewegungen an und unter Deck sind nichts für Menschen mit schwachem Magen. Auch bei diesen Bedingungen verrichtet die Hydrovane ihre Arbeit wie ein Schweizer Uhrwerk. Sie erspart uns eine Menge Arbeit. Heute bin ich an der Reihe mit dem Kochen. Pfannkuchen zu backen ist meine Spezialität. Das sollte jedoch kein gutes Ende nehmen. Noch an Deck beobachte ich ein paar hohe Wellen. Die erste erreicht etwa drei Meter, hebt uns sanft an und lässt uns mit Schwung ins Tal gleiten. Doch da wartet bereits die nächste. Sie ist höher, klatscht mit Getöse gegen den Rumpf und ergießt sich ins Cockpit. Detlef fängt den Großteil auf und ist pitschnass. Mein schöner Becher mit dem Abbild des kleinen, offenen Zweimasters geht auf Wanderschaft. Er wird unsanft in den Salon befördert und zerschellt auf dem harten Boden in tausend Teile. Das war aber erst der Anfang. Murphys Law, das ungeschriebene Gesetz, stattet uns heute einen Besuch ab. Wir haben zwischenzeitlich die Segelstellung verändert. Ich bin zum Bug gegangen,

um die Sicherungsleine für den Großbaum wegzunehmen, und habe sie an der mittleren Klampe befestigt, ohne über mögliche Konsequenzen nachzudenken. Nun stehe ich unter Deck und bereite das Essen vor. Ein fröhliches Spiel startet: Was bewegt sich zuerst? Für den Pfannkuchen verteile ich alle Zutaten in Schalen. Der Teig wird in einer großen Schüssel zubereitet. Mir schwant, dass das nicht gut gehen kann. Der erste Kuchen ist in der Pfanne, die Schüsseln und Schalen stehen auf rutschfesten Matten. Plötzlich kommt sie! Die eine fiese Welle, die einem das Leben zur Hölle machen kann. Die Schüssel mit dem Teig kippt um. Ein Großteil des Inhaltes fließt ungeniert über die Ablagefläche die Treppe hinunter auf den Teppich. Zwar kann ich einen Teil der zähen Flüssigkeit retten, aber die Sauerei in der Kombüse ist perfekt. Ich werde Stunden brauchen, alles wieder zu säubern. Schon geht es weiter mit dem Unheil. Wir kümmern uns um die Windfahne, wollen sie fixieren, damit Detlef per Hand steuern kann. Sein Vertrauen in die Hydrovane ist nicht so ausgeprägt wie meins. Einen kurzen Moment ist keiner von uns am Steuerrad. Es passiert, was nicht passieren darf: Die Yacht läuft aus dem Ruder, der Wind schlägt von der »falschen« Seite ins Segel. Eine Patenthalse, zumindest fast. Ich hatte die Sicherungsleine ja fixiert. Sie hält den Großbaum fest und verhindert ein Überschlagen – allerdings auf Kosten einer verbogenen Relingstütze, herausgerissener Bootshaut und einer auf etwa 50 Zentimetern Länge zerborstenen Fußreling. Schon lange habe ich mich nicht mehr so sehr über mich selbst geärgert. Das waren vermeidbare Fehler. Die dürfen nicht mehr vorkommen. Der Schreck ist uns in die Glieder gefahren, trotzdem wird es weitergehen. Wir können nicht mitten im Ärmelkanal die Köpfe in den Sand stecken. Mein lautes Fluchen hat Murphy offensichtlich vertrieben. Er hatte seinen Spaß und lässt uns hoffentlich ab sofort in Frieden.

Allmählich kehrt wieder Ruhe ein. Wir gehen Drei-Stunden-Wachen. In der Nacht gibt es keine weiteren Katastrophen. Der fast volle Mond beleuchtet unseren Weg. Die Wellen werden flacher, wir finden ein paar Stunden Schlaf. Ein guter Testlauf für die lange Biskaya-Etappe. Kommen wir mit nächtlichen Unterbrechungen zurecht, ist der Wachrhythmus für eine zweiköpfige Crew okay? Wie machen es die vielen Paare, die auf den Weltmeeren unterwegs sind, wie kommen die mit so wenig Schlaf klar? Tritt nach längerer Zeit auf See ein Gewöhnungseffekt ein? Viele Fragen, auf die ich hoffentlich bald Antworten bekomme.

Es dämmt. Gleich geht die Sonne auf. Der Skipper weiht die neu installierte Außendusche ein. Ein herrliches Gefühl, sich mit kühlem Atlantikwasser zu übergießen, einzuseifen, nochmals Salzwasser zum Abspülen zu nutzen und dann die Dusche zum Einsatz kommen zu lassen. Das Wasser ist noch warm, ich mag gar nicht mehr aufhören. Ein großartiges Gefühl, hier hinten am Heck zu stehen und bei sanftem Schaukeln das grüne Wasser und den blauen Himmel zu betrachten. Ich fühle mich frisch und ausgeruht. Doch auch dieser Tag hält eine Überraschung für uns bereit. Als die Normandie in Sichtweite kommt, wollen wir das Großsegel bergen, um nur mit der Genua weiterzusegeln. Die Strömung setzt mit uns und nimmt dem Wind viel Kraft. Das führt zu schlagenden Segeln. Beim Blick nach oben ist klar, dass wir das Segel nicht bergen können. Eine vier Meter lange Latte, die der Stabilisierung des Segels dient, hat sich durch das wilde Schlagen herausgearbeitet. Sie hängt oberhalb der Saling fest. Detlef und ich bekommen das Problem schnell in den Griff. Er zieht mich mit dem Bootsmannsstuhl in den Mast, ich erwische die Latte und kann sie vollständig herausziehen. Jetzt reicht es mir mit den Überraschungen. Wir starten den Motor. Die letzten Meilen bis zum Hafen legen wir mit monotonem Brummen zurück. Zur Begrüßung ziehen die ersten beiden Delfine direkt am Bug ihre Bahnen. Nach exakt 30 Stunden und 176 Seemeilen liegen wir in einer Box am Steiger P in Cherbourg-Chantereine. Müde, aber sehr zufrieden mit dem bisher Erreichten fallen wir in einen wohlverdienten Schlaf.



Exponiertes Wohnen auf der Île d'Ouessant.



Ankerbucht vor Cooper Island in der Karibik.