

## Erste Etappe: Hindeloopen – Southampton

Montag, 08.06.2026

Nach dem sehr schönen und vor allem auch lustigen letzten Vorbereitungswochenende mit unserer ARC+ - Crew geht es nun endlich richtig los. Wir sind aufgeregt und gespannt darauf, wie wir unsere ersten Meilen zu zweit in diesem Jahr meistern werden.

Ob wir heute loskommen steht – wegen der anstehenden Reparatur am Großsegel – beim Aufwachen noch in den Sternen. „Befehlsgemäß“ stehen wir beide um halb acht im Büro des Yachtservice Hindeloopen und sprechen mit Herrn de Vries junior, dem Chef des Ladens. „Ja, wir müssen gucken, ob das heute kann. Jetzt machen die Herren erstmal Kaffeepause. Können Sie in ein halbe Stunde nog mal kommen?“

Natürlich können wir. Doch auch um acht werden wir nur instruiert, schon mal alle Latten aus dem Großsegel zu nehmen, damit sich das schwere Segel wenigstens mit einer Karre und dem Kran in die - in der ersten Etage befindlichen – Segelmacherei transportieren lässt.

Als wir mit den Latten beschäftigt sind, kommt der Segelmacher, den ich noch aus meiner „Dauerliegerzeit“ in Hindeloopen kenne. Auch er erzählt uns von den vielen Aufgaben, die er noch vor unserer Reparatur zu erledigen hat. Mit dem Angebot, ihm fünfzig Euro als Tipp zuzustecken, kann er aber was anfangen.

Zur Frühstückspause um haben wir bereits in der Loft ein paar große Patches im Salingbereich montiert, die das Segel auf längeren Reach- und Raumschotskursen vor Verschleiß schützen sollen. Die Reparatur ist zum Glück um 11:30 Uhr abgeschlossen.

Nach dem Anschlagen des Segels laufen wir um 13 Uhr aus. Der Wind weht mit 10 – 14 Knoten aus Südsüdwest. Da wir es nicht eilig haben, rollen wir nur die Genua aus, aktivieren „Ulla“ (unsere neue Steuerfrau) und cruisen mit sechs bis sieben Knoten nach Den Oever.



*Endlich unterwegs: Kiki und Nici*



*Steuerfrau „Ulla“*

In der Schleuse fährt vor uns ein großer Dragonfly-Trimaran ein, der die halbe Schleuse blockiert. Wenn er uns vorgelassen hätte, wäre uns eine gute halbe Stunde Wartezeit erspart geblieben. Also warten wir auf die nächste Schleusung. Das Tor ist auf, die Ampel schaltet aber nicht auf grün. Erst auf Nachfrage über UKW-Kanal 20 teilt man uns mit, dass wir noch nicht in die Kammer dürfen, weil wir erst ein großes Plattbodenschiff vorbeilassen müssen. Neben jener „Eendracht“ parken wir dann vorn am Tor ein.

Der Plattbodenkapitän lässt uns freundlicherweise bei der Ausfahrt den Vortritt, dafür lassen wir ihn dann an der Autobahn-Drehbrücke vor. Gemeinsam laufen wir in den Malzwin, das Fahrwasser nach Texel und Den Helder ein. Da es nur 12 Seemeilen bis Den Helder sind, die wir auch nur teilweise anliegen können, entscheiden wir uns für die Maschine.

Im Malzwin wimmelt es nur so vor Krabbenkuttern mit ausgebrachtem Fanggeschirr, die teilweise mit den tollkühnsten Manövern und ohne Rücksicht auf Verluste das Fahrwasser queren. Nachdem Uwe Nici am Wochenende erklärt hat, wie man erkennen kann, ob ein möglicher „Feind“ wirklich bedrohlich nah kommen wird, steuert meine liebe Frau wirklich souverän durch die Mahalla der Garnelen-Fänger hindurch.

Dabei regnet es inzwischen leicht, was Nici aber nicht weiter zu stören scheint. Sie wirkt total glücklich und zufrieden...

Um 17:45 Uhr machen wir im Königlichen Marine-Jachtclub fest. Auf dem Schiff vor uns steigt ein Kapitänleutnant in Ausgehuniform von Bord. Ich dachte, dass er unsere Spring und Achterleine annehmen würde, doch dafür war sich der Herr Kaleu wohl zu fein. Mit leichtem Grinsen im Gesicht geht er an Land. Aufgrund der Enge der Gassen zwischen den Liegeplätzen und dem quer von Backbord wehenden Wind muss ich drei Anläufe fahren, um so nah an den Steg zu kommen, dass Nici sicher abspringen kann und wir in die Mittelspring eindampfen können.

Nach dem Festmachen ist für mich die Analyse von Tiden und Wetterdaten für die weitere Planung unserer Reise angesagt, während Nici für uns eine leckere Gemüse-Hackfleischpfanne kocht. Offensichtlich ist die Köchin verliebt (der Kapitän aber auch), jedenfalls gerät der Reis etwas (stärker) salzig. Trotzdem schmeckt es uns prima.

Nici ist nach dem Essen völlig platt und geht schon um kurz vor neun auf die Koje, während ich noch mit Wetter- und Planungsdaten kämpfe. Es war ein sehr schöner und harmonischer erster Tag und ich bin sehr froh, dass ich eine tolle und sehr segelbegeisterte Partnerin an meiner Seite habe.

Morgen müssen wir – tidenbedingt – schon um fünf Uhr auslaufen. Ich hatte überlegt, ob wir statt – wie geplant – nach Ijmuiden lieber bis Scheveningen segeln sollten. Die Wettervorhersage macht uns jedoch einen Strich durch die Rechnung. Am Nachmittag soll es zumindest in den Böen mit sieben Windstärken wehen, das möchte ich uns zu Anfang ersparen. Also bleibt es (vorläufig) bei Ijmuiden...

#### Dienstag, 09.06.2026

Um viertel nach vier kommt Bob Marley mit „Coming in from the cold“ in unsere Schlafgemächer. Zum Glück hat der Wecker am Kartentisch übernachtet, sonst wäre er vielleicht unsanft abgeschaltet worden. Wir haben geschlafen wie die Murmeltiere, jedenfalls nachdem Nici gestern Abend eine kleine Bauchwehattacke hatte.

Draußen fängt es gerade an zu dämmern. Nach fünf Minuten Kuschn schälen wir uns endgültig aus der Koje und putzen erstmal unsere Zähne. Eigentlich wäre nach zwei Tagen ohne heute eine Dusche dran, trotzdem verschieben wir unser Ganzkörper-Großreinschiff auf die Zeit nach dem Einlaufen.

Punkt fünf Uhr werfen wir die Leinen los und laufen leise aus dem ansonsten noch völlig regungslos daliegenden Hafen. Der Wind weht mit 290° und zwölf bis 14 Knoten aus West. Während Nici die Leinen und Fender verstaut, laufen wir einmal vor dem Wind über das Hafenbecken und setzen dann, nun wieder gegenan steuernd das volle Großsegel. Halbwinds geht es dann aus dem Hafen raus, im Schulpengat bekommen wir den Wind dann erwartungsgemäß genau von vorn. Der Strom läuft schon kräftig mit und so machen wir trotz kleiner Marschfahrt bei 1.600 Umdrehungen sechseinhalb bis siebeneinhalb Knoten über Grund.

Nach einer halben Stunde können wir endlich auf Südwestkurs abbiegen und segeln. Dazu rollen wir die Genua nur bis zur zweiten Reffstufe aus. Sofort stürmt „NYALA“ los und prescht mit bis zu zehn Knoten über Grund Richtung Ijmuiden. Der Spaß dauert leider nur eine Stunde, dann frischt der Wind auf, wir tragen zu viel Tuch.



*Gigantische Lichtstimmung beim Sonnenaufgang nördlich von Den Helder*

Da die Pferde ja bekanntlich vorn ziehen, berge ich das Großsegel und rolle dann die Genua ganz aus. Die neue Lazybag ist dabei eine große Hilfe. Mit den Lazyjacks allein wäre das Manöver bei einem Meter Welle kaum allein zu bewältigen gewesen. Weiter geht die Rauschefahrt, mal mit voller Genua, mal mit einem Reff darin.

Kurz überlegen wir, ob wir den Schlag nicht bis Scheveningen verlängern sollen. Wir entscheiden uns aus zwei Gründen dagegen. Erstens würde uns bald der volle Flutstrom (von vorn) erwischen und zweitens orakeln die Wetterdienste übereinstimmt deutlich mehr Wind, der das Anlegemannöver in Scheveningen deutlich erschweren würde.



*Vorn ziehen die Pferde: Nur unter Genua mit Brassfahrt nach Ijmuiden*

Um zehn Uhr stehen wir in der riesigen Einfahrt zur Ijmündung, ein paar hundert Meter später ist die Welle weg. Schnell ist die Genua weggerollt und Nici macht uns einlaufklar. In der großen Seaport-Marina finden wir schnell einen Längsseits-Liegeplatz fast im Wind an einem Steg, der eigentlich Booten ab sechzehn Meter Länge vorbehalten ist.

„Erst kündigt das Schipp und dann der Schipper“ hat der Segler Gustaf schon vor fünfzig Jahren gesagt. Genauso halten wir es auch. „NYALA“ erhält nach einigen Duschen mit Salzwasser eine kräftige Spülung mit Frischwasser, um das Salz von den Scheiben und Edelstahlbeschlägen zu waschen. Danach versucht Nici das Hafengeld zu bezahlen, was nur mit einer etwas kompliziert zu bedienenden App möglich ist.

Um die Mittagszeit frühstücken wir ein Müsli, machen dies und das und legen uns am Nachmittag zur Siesta hin. Inzwischen weht es mit 23 bis 28 Knoten aus Südwest, wir haben also alles richtig gemacht. Die immer noch sehr salzigen Reste von gestern werden mit etwas Milch etwas entschärft zum Abendessen vertilgt, danach machen wir einen kleinen Spaziergang am Hafen.



*Der schönere Teil der Hafenbebauung, der Rest ist noch viel schlimmer...*

Die riesige „Burg“ aus Beton versprüht einen mehr als nur morbiden Charme, eine typische Bausünde aus den späten 70er oder frühen 80er Jahren. Die meisten der in den Erdgeschossen einst vorhandenen Kneipen und Geschäfte stehen leer und sind „Te huur“, also zu vermieten. Jetzt weiß ich endlich, woher das Wort „Hure“ kommt...

An Bord dafür besonders gemütlich. Bei der aktuellen Wettervorhersage ist das auch gut so. Zumindest an den nächsten beiden Tagen sollen wir – wenn uns zur Weiterfahrt entschließen würden – den Wind ordentlich in die Zähne bekommen. Genau von vorn und in den Böen „nur“

sechs Windstärken meint Wetterwelt. Die Vorhersagen von Predict Wind sehen ähnlich aus, differieren aber in den verschiedenen Modellen. Im Moment sieht es so aus, als wenn wir frühestens Freitag und spätestens Samstag hier wegkämen. Schöne Schei...

In diesem Zusammenhang finden wir doch noch etwas Positives an dem ansonsten grottenhässlichen Ijmuiden. Direkt vor dem Hafengebäude fährt stündlich ein Bus zur City von Amsterdam ab. Wenigstens Sightseeing ist somit möglich...

Vor dem Zubettgehen fegt noch eine ordentliche Schauerböe über den Hafen. Schnell die Fockpersenning drauf, alle Fallen abgebunden und dann fix wieder in die warme Kajüte...



*Nach durchgezogener Gewitterböe zeigt sich ein schöner Regenbogen...*

Mittwoch, 10.06.2026

Nach dem Aufwachen um sechs werfe ich einen Blick nach draußen. Mein Gott, was für ein öder Hafen – der laut Hafenfürer alles bietet, was das Herz begehrt. Der Anblick macht mich fast depressiv; und hier sollen wir eventuell drei Tage festhängen? Lieber nicht!

Nach einem intensiveren Blick in die Wetterprognosen von Wetterwelt und Predict Wind hellen sich meine Gesichtszüge auf. Der Wind soll zwar weiterhin aus Westsüdwest kommen, aber immerhin in gut segelbarer Stärke. So wie es aussieht tut sich ein passendes Wetterfenster auf, um wenigstens die 24 Seemeilen nach Scheveningen zu kommen, wo es zwar auch nicht wirklich idyllisch, aber doch zumindest etwas urbaner zugehen soll.

Da die Tide ein Auslaufen vor 15 Uhr wenig sinnvoll macht, haben wir nun viel Zeit. Also kuschele ich mich nochmal an meine Frau und schlafe noch ein paar Viertelstündchen. Noch vor dem Frühstück macht Nici einen Spaziergang am Strand, danach geht sie ins „Bord-Office“, wo sie heute für Ihren Stiefsohn Alex einige Dinge erledigen muss.

Ich widme mich derweil unser windbetriebenen Steuerfrau Ulla. Peter Förthmann (Windpilot) hatte mich um ein paar Fotos von der installierten Pacific-Windsteueranlage (WSA) gebeten, die ich ihm zugeschickt habe. Mit Peter hatte ich in den letzten Wochen öfters telefonischen Kontakt. Zwischen uns entwickelt sich langsam ein freundschaftliches Verhältnis.

Das ist erwähnenswert, weil ich mir das 2018 niemals hätte vorstellen können. Damals hatte ich bei ihm eine Pacific-WSA incl. Montage in Hindeloopen angefragt und bin ziemlich barsch abgebürstet worden. Er machte damals auf mich den Eindruck, als wenn er überhaupt keine Lust mehr auf sein Business hatte. Auf Anfrage erzählte er mir, dass er den Laden gern an einen Nachfolger übergeben würde, was mich damals sehr interessierte.

Er wollte allerdings einen aus meiner Sicht sehr bedeutenden Betrag dafür haben, den ich zwar gehabt hätte, aber nicht ohne eingehende Prüfung zu zahlen bereit war. In die Bücher wollte er mich aber nicht schauen lassen und die Katze im Sack wollte ich auch nicht kaufen. Also habe ich damals eine amerikanische MONITOR-WSA gekauft, mit der ich schon auf meiner ersten Atlantiküberquerung sehr gute Erfahrungen gemacht habe.

Mit dem Inhaber von SCANMAR, dem Produzenten der MONITOR kam ich auf Anhieb gut zurecht und habe dann für ein paar Jahre – nur mäßig erfolgreich – den Vertrieb der MONITOR in Deutschland übernommen. Problematisch dabei waren die nicht oder nur auf mehrfaches Mahnen erfolgenden Provisionszahlungen, die allerdings wegen des nur mäßigen Erfolges auch keine nennenswerten Summen erreichten. Die Kosten für Printwerbung, Webseite und einen Messeauftritt in Düsseldorf auf der Boot überstiegen die tatsächlich gezahlten Provisionen leicht. Also ein Verlustgeschäft, deshalb habe ich meine Vertriebsbemühungen für SCANMAR auch schnell wieder eingestellt.

Die MONITOR hat zwar einige handfeste Vorteile, nimmt aber aufgrund der wesentlich voluminöseren Grundkonstruktion deutlich mehr Platz am Spiegel ein und eignete sich deshalb nur sehr bedingt für die „NYALA“. Deshalb musste ich wohl oder übel auf die Pacific umschwenken, was einen erneuten Kontakt mit Herrn Förthmann erforderlich machte.

Darauf hatte ich zunächst gar keine Lust, zu gut hatte ich noch das erste Telefonat mit Herrn Förthmann in Erinnerung. Ich kann allerdings auch gut zugeben, dass ich mich in ihm getäuscht

habe. Abgesehen von seiner beeindruckenden Kompetenz im Segment WSA ist er auch ein netter Kerl.

Wir haben inzwischen herausgefunden, dass wir uns damals wohl beide „auf dem falschen Fuß“ erwischt haben. Uns verbindet offensichtlich die Auffassung, dass man anderen nicht in den Arsch kriechen sollte und seine Meinung auch gegen Widerstände verteidigen muss. Wir beide haben mit dem unbedingten Glauben an die – manchmal nicht vorhandene – Aufrichtigkeit von Mitmenschen manche teure und schmerzhaft Bauchlandung gemacht, das verbindet.

Aber nun zurück zu Ulla, unserer WSA. World Cruising fordert für die Teilnahme an der ARC+ unter anderem, dass die Rettungsinsel innerhalb von fünfzehn Sekunden zu Wasser gebracht werden kann. Deshalb habe ich eine Halterung für die Insel am Heckkorb installieren lassen, wo auch der Außenborder und die Bergungsschlinge für Überbord-Gegangene hing.

Peter kritisierte absolut berechtigt, dass Ulla hier fast keine Chance hat, weil wegen der Abwinde des ganzen Geraffels zumindest auf Amwind- und Halbwindkursen kein sauberes Steuersignal generiert werden kann. Also musste der Arbeitsplatz von Ulla ein wenig optimiert werden.

Dazu habe ich die Rettungsinsel im Rahmen der konstruktiven Möglichkeiten ein Stück weiter nach außen und tiefer gesetzt, was zumindest auf Amwindkursen eine Verbesserung bringen sollte. Der Halbwindbereich auf Backbordbug wird weiterhin problematisch bleiben, es sei denn ich würde den Außenborder unter Deck stauen, wo wir aber einfach keinen Platz haben.



*Ulla's Arbeitsplatz nach der Optimierung. Immer noch nicht gut, aber zumindest besser als vorher...*

Nach Abschluss der Montagearbeiten wird es schon langsam Zeit zum Auslaufen, vorsichtshalber stecken wir schon im Hafen ein Reff ins Großsegel. Kurz vor drei Uhr werfen wir die Leinen los und setzen noch im Vorhafen das Groß. Dann steuern wir mit dem Groß als Stützsegel unter Maschine aus der Hafenausfahrt in Richtung Ansteuerungstonne.

Die „Straße“ ist heute schlecht gepflastert, vor dem Hafen steht eine ries steile Welle, die unsere Fahrt immer wieder auf fast null abbremst. Nach einer Seemeile reicht es mir, ich fahre eine Wende, rolle die Genua in der zweiten Reffstufe aus und stoppe das Rütteleisen. Was für eine herrliche Ruhe, was für angenehme Bewegungen.

Hoch am Wind und mit knüppeldichten Schoten zeigt sich wieder einmal, dass die Genuaschiene blöd montiert ist. Sie müsste weiter außen sitzen. So lässt sich auf der Kreuz kein schönes Genuaprofil einstellen, weil das Unterliek immer um das Oberwant gezogen wird.

Trotzdem können wir unseren Kurs zur Ansteuerungstonne nach Scheveningen soeben anliegen. Die Tide schiebt inzwischen mit einem knappen Knoten mit, was recht angenehm ist.

Kurz vor Scheveningen baut sich eine dichte, bedrohlich dunkle Wolkenwand auf, an deren Unterseite man schon die Regenfahnen sehen kann. Ich bin nicht sicher, wie viel Wind da drinsteckt und berge vorsichtshalber schon das Großsegel. Das möchte ich nicht in einer Schauerböe in der von Flachs umsäumten Zufahrt zum Hafen tun. Die Maschine läuft sicherheitshalber schon auf „Standby“ mit.



*Bedrohlich aussehende Regenfront kurz vor der Ansteuerung von Scheveningen. Zum Glück steckte da nicht viel Wind drin...*

Als ich gerade die Lazybag geschlossen habe, fängt es an zu regnen, die Sicht geht deutlich zurück. „Kommt erst der Regen, dann der Wind, dann reff geschwind“. Alles richtig gemacht? Nur kurz erweist sich diese alte Regel als richtig, denn nach einer sehr kurzen Böe schläft der Wind komplett ein.

Beim Aufklaren der Schoten im Cockpit bin ich irgendwie saudämlich an die in der achteren Wunsch an Steuerbord steckende Winschkurbel gekommen und wische das rund hundertfünfundzwanzig Euro teure Ding leider über Bord, wofür ich mich in den Hintern beißen könnte. A propos: Warum beißen sich Katzen selbst in den Hintern? Weil sie es können!

Unter Maschine laufen wir in den etwas verwinkelten Hafen, wo gerade eine Segelyacht nach der anderen ausläuft. Es ist Mittwochsregatta des Jachtclub Scheveningen. Wir müssen eine ganze Weile warten, bis wir in die enge Gasse zur uns zugewiesenen Box F33 einlaufen können.

Nach dem Aufklaren wollen wir im Clubhaus zum Abendessen gehen, was sich allerdings schwieriger gestaltet als gedacht. Alle Zugänge zum Hafen sind verschlossen, ohne Code geht nichts. Der Hafenmeister hat Feierabend und so kommen wir erstmal nur mit Hilfe eines anderen Seglers aus einem Tor, wo direkt ein griechisches Restaurant ist.

Dann eben zum Griechen, wo wir ein prima Abendessen für einen halbwegs fairen Preis bekommen. Heute werde ich von Nici eingeladen, der es furchtbar unangenehm ist, dass sie beim Anlegen die Spring neben der Klampe „belegt“ hat, was aber ohne ernste Folgen blieb. Eigentlich wollte ich in die Spring eindampfen, zum Glück habe ich aber rechtzeitig gesehen, dass die Spring nur lose auf dem Steg lag.

Ich bin zwar ärgerlich darüber, dass dieser Bockmist passiert ist, besinne mich aber darauf, dass meine Liebste auch mal Fehler machen darf und soll, damit sie mit der Zeit dann immer besser wird.

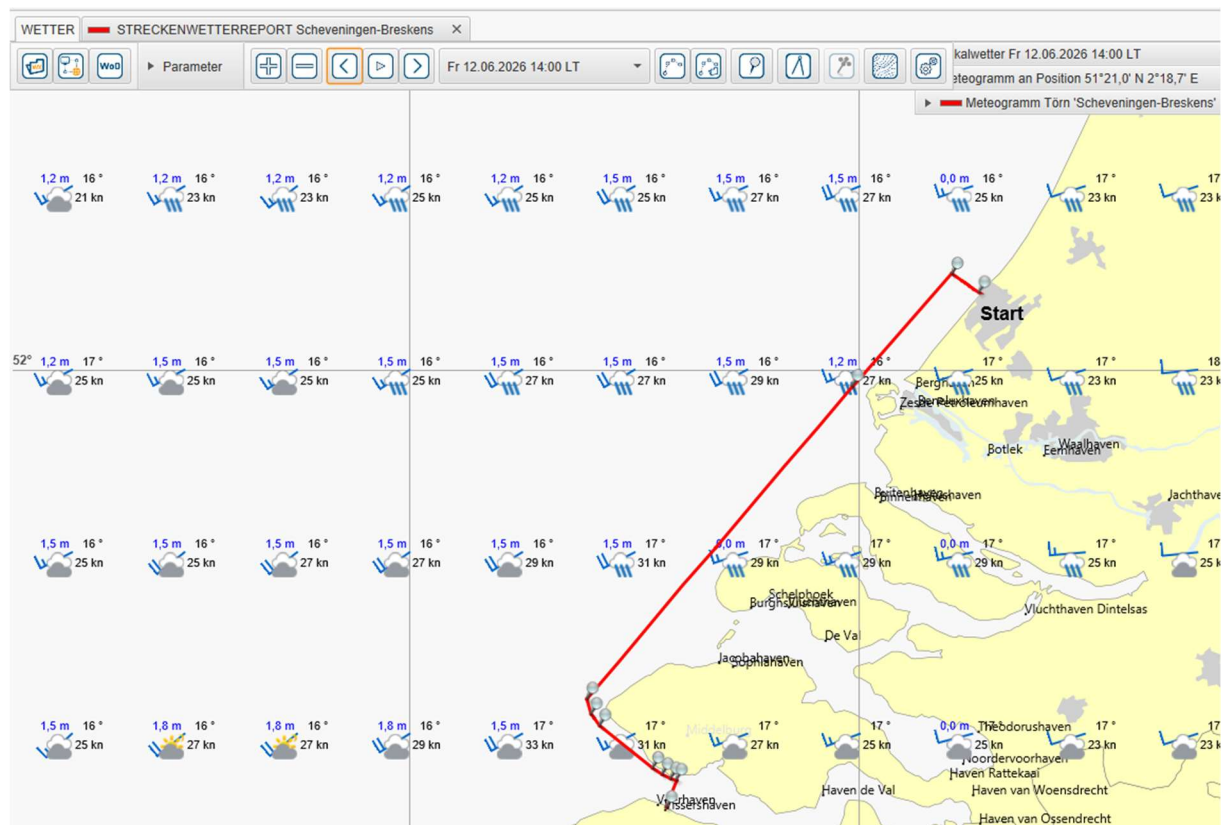
Als nach dem Essen neben uns die Gewinner der Mittwochsregatta mit einer First 40.7 festmachen – die Skipperin ist auch noch einigermaßen ansehnlich – fragt mich Nici, warum ich mir nicht eine Regattaseglerin „ausgesucht“ habe.

Diese – durchaus ernst gemeinte – Frage ist leicht zu beantworten. Erstens wachsen die nicht auf einem Baum in meinem Garten und zweitens bin ich total glücklich mit meiner Jugendliebe Nici. Ihre ruhige, besonnene und äußerst liebevolle Art sind eine Wohltat für mich...

Donnerstag, 11.06.2026

Wie jeden Morgen gilt der erste wirklich „wache“ Blick des Tages den aktuellen Wettervorhersagen. Leider bleibt es dabei, dass es die nächsten drei Tage ordentlich aus Südwest oder West-Südwest wehen soll. Sowohl heute wie auch morgen sieht es mit Böen um die 30 Knoten aus Südwest, anderthalb Metern Welle und viel Regen ganz bescheiden aus.

Am Samstag soll es in den Böen nur noch 25 Knoten aus West bis Westsüdwest geben, erst am Sonntag soll der Wind günstig für uns auf Nordwest drehen, allerdings immer noch mit Böen von sieben Windstärken... Das sind keine guten Aussichten um weiter nach Südwesten zu kommen.



Leicht frustriert über die Sch...-Prognose sitze ich am Kartentisch und bin nur froh, dass ich auch auf dieser Etappe (hoffentlich) genug Hafen- und Reservetage eingeplant habe. Nici, die gerade aufgewacht ist, kommt fröhlich aus dem Vorschiff, gibt mir einen lieben Kuss und meint, dass es uns doch trotzdem sehr gut gehen würde. Da hat sie absolut recht.

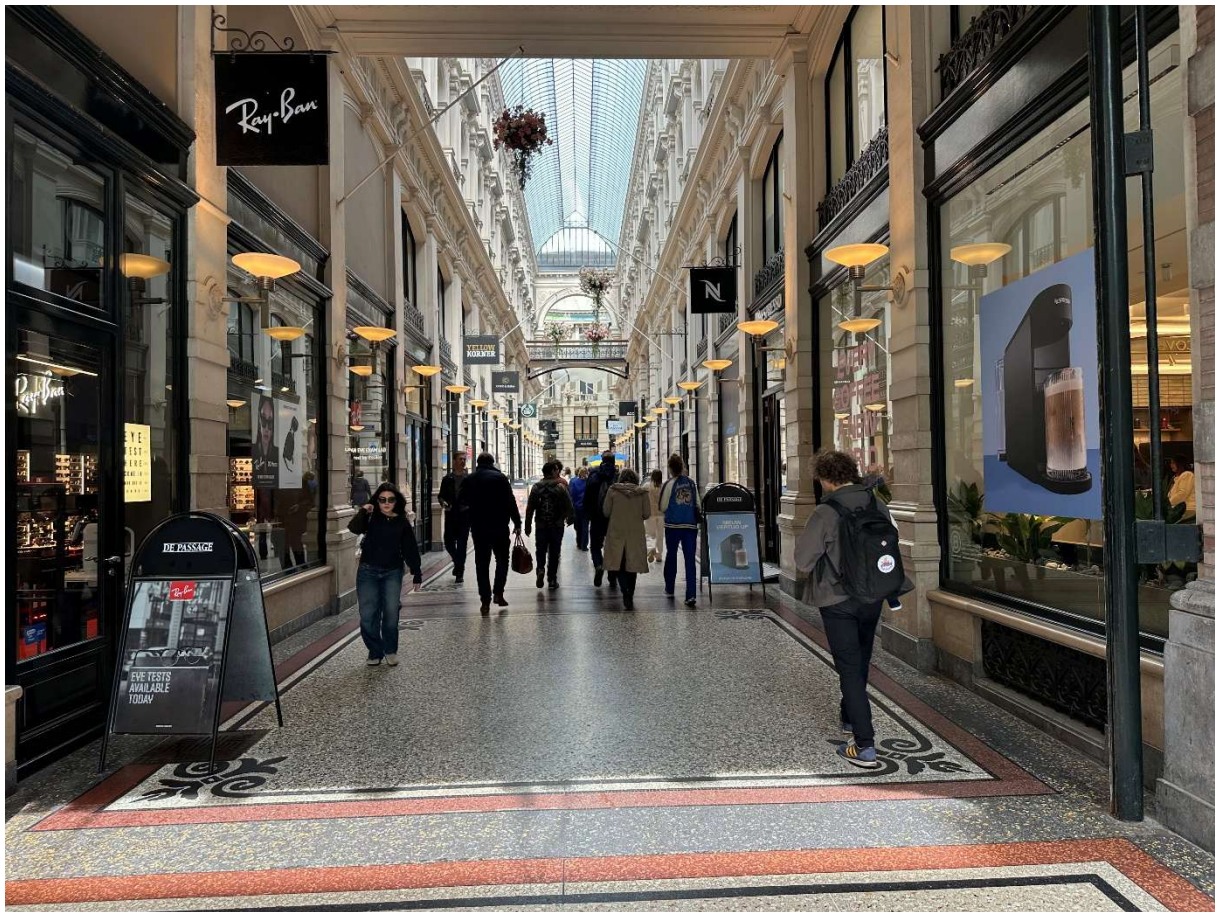
Ich erzähle ihr von diversen Törns auf kleinen Trailerbooten in meiner „Segel-Karriere“. Mein letztes Trailerboot hatte wenigstens ein Pumpklo, bei denen davor musste eine einfache Pütz (Eimer) für kleine wie große Geschäfte herhalten. Dass derselbe Eimer auch zum Spülen, dem Waschen von T-Shirts und für das Reinschiff genutzt wurde, war früher nicht ungewöhnlich, nicht nur bei Familie Goecke.

Unser jetziges Leben spielt sich jetzt auf weniger als 30 Quadratmetern „Wohnfläche“ ab, in denen alles untergebracht werden muss, was man auf einer mehrjährigen Reise benötigt. Trotzdem kommt uns unsere NYALA im Vergleich zu den Trailerbooten meiner Kindheit und Jugend wie ein Sechsstern-Hotel vor. Viele uns schon fast luxuriös vorkommende Features wie Waschtrockner, Air-Fryer, relativ große Kühlschränke, eine kleine Tiefkühlbox und Satelliten-Kommunikationsmittel tragen sehr zum Wohlbefinden an Bord bei.

Ein Nichtsegler kann wahrscheinlich kaum nachvollziehen, was für ein unvorstellbar tolles Gefühl es ist, wenn man an Bord morgens heiß duschen kann. Schon 1990 habe ich mit meinem Freund Christian Paschen mitten auf dem Atlantik darüber sinniert, wie reinigend eine Ozeanüberquerung ist.

Viele Dinge, die man zu Hause als völlig selbstverständlich hinnimmt, gewinnen innerhalb weniger Tage auf See eine völlig neue Bedeutung oder werden komplett nebensächlich.

Um halb elf laufen wir ein paar Hundert Meter zur nächsten Bushaltestelle und lassen uns ins Zentrum von Den Haag kutschieren. Das Busfahren ist genauso modern wie fast alles in den Niederlanden. Tickets kaufen? Nicht erforderlich, einfach die Bankkarte beim Ein- und unbedingt auch wieder beim Aussteigen vor ein Lesegerät halten und fertig.



### *Wunderschöne Passage im Stadtkern von Den Haag*

Die Metropole mit knapp 600.000 Einwohnern ist nicht nur Regierungssitz, sondern auch der Sitz des Internationalen (Straf-)Gerichtshof und von Europol. Die riesige Anzahl von Landesflaggen, die vor dem internationalen Kongresszentrum weht, kann man im Vorbeifahren nicht einmal schätzen. Die Bevölkerung ist multikulturell, architektonisch gibt es wunderschöne Jugendstil-Villen gleich neben modernen Bauten. Im Stadtkern ist jede Nobelmarke vertreten, die einem gerade einfallen mag.

Wir sind schwer beeindruckt von der facettenreichen Stadt! Als sich der kleine Hunger einstellt, kehren wir in ein kleines Bistro ein, wo uns herrliche Toastis für relativ kleines Geld kredenzt werden. Nach dem Lunch reicht es uns mit dem Stadtbummel fürs Erste; der nächste Bus fährt uns – allerdings auf anderer Route – zurück nach Scheveningen. Die Städte gehen fließend ineinander über, fast wie Dortmund und Bochum...



*Thunfisch- und Pepperoni-Pizza Toastis sind ein leckerer Mittagsnack...*



*Unser „Wintergarten“ dient dem Skipper als „Raucherlounge“*

Wir steigen in der Nähe des Fischereihafens aus, wo es noch eine Fischauktion zu geben scheint. Ganz in der Nähe gibt es einen großen Yachtausrüster, wo wir Ersatz für die gestern von mir auf See „bestattete“ Winskurbel und ein paar Schäkel erwerben.

In Den Haag hatten wir schon ein paar T-Shirts für Nici, ein paar USB-Sticks und einen USB-Hub für den Bord-PC erstanden. Abgeschlossen wird unser Shopping-Trip mit einem Einkauf im Supermarkt, wo wir unsere Lebensmittelvorräte ein wenig aufstocken.

Als wir zurück an Bord kommen, sieht es nach Regen aus. Da der Wind von achtern kommt und es bei geöffnetem Niedergang reinregnen würde, bauen wir erstmals unseren „Wintergarten“ auf, der unseren Lebensraum noch über eine geschlossene „Raucherlounge“ erweitert. Wir sind sehr glücklich über die Eindrücke des heutigen Tages und genießen den Abend an Bord trotz Regen...

### Freitag, 12.06.:

Es weht den ganzen Tag kräftig aus Südwest, in Böen sollen es 35 Knoten sein, von denen im Hafen nur achtundzwanzig bis dreißig in den Böen ankommen. Ich kämpfe den ganzen Tag mit der Routen- bzw. Tidenplanung für die nächsten Tage. Bei den kürzeren Etappen ist das nicht schwer, einfach schauen, wann der Strom am Starthafen anfängt mitzulaufen und dann los.

Bei den Etappen von Scheveningen nach Oostende (ca.80 Seemeilen) und der Kanalquerung sieht das schon ganz anders aus. Auf der Reise nach Oostende müssen wir einen guten Kompromiss zwischen mit- und gegenläufigem Strom finden und dabei berücksichtigen, dass wir möglichst nicht bei Dunkelheit in uns fremden Häfen ein- und auslaufen wollen.

Die „Eingeborenen“ schütteln das so aus dem Ärmel, ich muss kräftig im Stromatlas hin- und herblättern und in einer selbstgestrickten Excel-Tabelle mit Abfahrtszeiten und Stromvektoren spielen. Nach einer gefühlten Ewigkeit habe ich die Routen der nächsten Tage von Scheveningen über Oostende, Dünkirchen, Dover bis zunächst Brighton inklusive Varianten so weit optimiert, dass ich selbst zufrieden bin.

Am späten Vormittag kommt Peter, ein Deutscher aus dem Hunsrück auf einen kleinen Klönschnack ans Boot. Er ist mit seinem 32-Fuß Eigenbau „Westwind“ einhand unterwegs nach Portugal. Spontan laden wir ihn zum Abendessen zu uns an Bord ein.

Nici kocht im Airfryer einen leckeren Nudelauflauf mit Broccoli, Lachs und einer Dill-Sahnesauce und macht zum Dessert eine ebenfalls sehr gut gelungene Erdbeer-Quarkspeise. Dazu trinken wir den guten Feudo Arancio Grillo aus dem 5l-Schlauch von Jacques Weidepot. Dieser sehr leichte und fruchtige Weißwein ist unser absoluter Lieblingswein, den ich schon seit vielen Jahren auch gern zu Hause trinke.

Es wird ein sehr schöner und unterhaltsamer Abend. Um viertel nach zwölf schmeiße ich Peter raus, Nici schläft schon seit zwei Stunden friedlich im Vorschiff. Auch mir fallen nun die Augen zu.

### Samstag, 13.06.:

Das erste Mal auf dieser Reise schlafe ich bis halb zehn, nachdem ich um halb sieben einmal ganz kurz nach den Wetterprognosen geschaut habe. Immer noch dieser beschissene und vor allem sehr starke Südwestwind!

Wir frühstücken heute erst um halb elf, ich brate mir die restlichen Nudeln von gestern auf und mische ein paar Eier darunter. So gestärkt sollte ich eigentlich über den ganzen Tag kommen. Nach dem Frühstück steht Peter wieder auf der Matte und möchte uns beim Segelwechsel von der großen Genua auf die kleine Starkwindfock helfen.

Da der Wind aber ab morgen Mittag deutlich abnehmen soll, sparen wir uns das Mannöver, für einen Tag ist mir das zu viel Arbeit. Ich kann mir kaum noch vorstellen, dass ich mal beim Whitbread Round the World Race in einer Wache viermal das Vorsegel gewechselt habe. Damals

hatten wir aber auch keine Rollgenua, das wäre für einen reinrassigen Racer völlig undenkbar gewesen.

Dann schaue ich mir Peters „Westwind“ an. Das hübsche Van de Stad-Design wirkt von außen zeitlos. Der Voreigner hat den Rumpf aus beidseitig mit Epoxy-Glas überlaminierten Speed Strip Zedernleisten gebaut. Der Ausbau ist aus sehr dunkel gebeiztem Mahagoni-Sperrholz. Fast alles wirkt sehr solide und ist dennoch leicht. Lediglich die Lackierung unter Deck und ein Teil der Decksbeschläge wirken ein wenig laienhaft auf mich. Egal, Peter ist sehr glücklich mit seinem Boot und NUR das zählt wirklich.

Ich habe viel Respekt vor dem 62-jährigen Peter, der allerdings auch ein wenig hemdsärmelig an die vor ihm stehenden Herausforderungen geht. Beim Wetter verlässt er sich zum Beispiel bis jetzt ausschließlich auf den „Windfinder“. Er ist aber wirklich dankbar meine Tipps, die er – gierig wie ein trockener Schwamm – aufnimmt. Echt ein cooler Typ!

Nici hat unterdessen gelesen, dass Lebensmittel in England bis zu 60% teurer sind als auf dem europäischen Festland und kauft deshalb nochmal ordentlich Obst und Gemüse ein. Außerdem besorgt sie uns noch eine „Red Ensign“-Gastflagge für England. Bisher hatte ich nur einen Union-Jack, der von den Engländern zwar auch akzeptiert, aber wenig geliebt wird.

Am Nachmittag kocht Nici schon einen Möhreeneintopf und Frikadellen für morgen vor. So bereiten wir uns auf die – so Gott will – morgige Abreise nach Oostende vor. Da wir schon um sechs Uhr loswollen, bauen wir den „Wintergarten“, den Kamin von de Lazybag und die Genuapersenning schon heute ab.

#### Sonntag, 14.06.:

Um fünf Uhr klingelt der Wecker, es fängt gerade an zu dämmern. Nici merkt an, dass es draußen ganz schön gepfeifen hat (und manchmal, in den Böen immer noch pfeift). Langsamer als in den letzten Tagen schälen wir uns aus den Kojen und starten ein kleines Körperreinschiff, wohl auch als Katzenwäsche bekannt.

Dann setzt Nici Kaffee- und Teewasser auf und schmiert uns ein paar Brote für die Reise. Während ich am liebsten herzhaft frühstücke, ist sie lieber Joghurt mit ein paar frischen Beeren und ein Brot mit Frischkäse und Ruccola.

Die brandaktuelle Wettervorhersage hat sich kaum verändert; sie ist sogar noch etwas günstiger geworden. Statt der gestern noch mit maximal 32 Knoten angesagten Böen sind es jetzt nur noch 28 Knoten, immerhin aber auch noch sieben Windstärken. Da der Wind jedoch aus Nordwesten wehen soll (und auch tut) wird wahrscheinlich nur das erste Stück aus dem Hafen raus eklig werden.

Um kurz nach sechs steht Peter vor dem Schiff und bietet uns Hilfe beim Ablegen an, die wir gern annehmen. Glücklicherweise ist die Box hinter uns leer, was das Drehen in der nur zirka zwölf Meter breiten Boxengasse erheblich erleichtert. Um überhaupt drehen zu können, muss man Bug und/oder Heck ein Stückweit in eine andere Box stecken. Der Hafenmeister achtet darauf, dass nicht zwei lange Boote direkt gegenüber liegen.



### *Ablegen in Dünkirchen...*

Wir drehen noch ein paar langsame Runden im östlichen Teil der Marina, die Nici zum Aufklaren des Decks nutzt. Erst nachdem alles seeklar ist, biegen wir in den Vorhafen und dann Richtung Hafeneinfahrt ab, wo eine ordentliche Welle steht.

Trotz 2.000 Umdrehungen, die bei glattem Wasser für sechseinhalb Knoten Fahrt reichen würden, bleiben wir in den Wellen manchmal stehen. Zum Glück können wir bald durch den Wind gehen, abfallen und die Genua im zweiten Reff ausrollen. Auch mit dieser kleinen Besegelung läuft die „NYALA“ am Wind sechseinhalb bis sieben Knoten, damit sind wir sehr zufrieden.

Nici hat in der letzten Nacht – vielleicht wegen der starken Böen, die sie besorgt haben – schlecht geschlafen und ziemlich viel Blödsinn geträumt. So sind wir mit dem Boot eine verschneite Bergstraße hinaufgesegelt. Deshalb schicke ich sie auf „Standby“, also mit Ölzeug und Rettungsweste, auf die Lee-Salonkoje. Binnen weniger Minuten ist sie im Tiefschlaf. Gut so, es wird wohl ein langer Tag werden, über den der Wind immer weiter abflaut.

Zuerst rolle ich die Genua ganz aus, dann bereite ich das Groß im ersten Reff zum Setzen vor. Lazyjacks in Lee noch vorn gebunden (damit sich das Achterliek nicht darin verfangen kann) ist einfach, bei anderthalb Meter Welle das Fall am ca. 2,50 m hoch über dem Deck befindlichen Kopfbrett anzuschäkeln ist schon ein etwas anspruchsvolleres Unterfangen.

Als ich das Segel gerade setzen will, frischt es kurzzeitig wieder auf neunzehn Knoten auf. Also warte ich damit lieber noch, bis Nici ausgeschlafen hat. Eine halbe Stunde später geht dann auch das Groß hoch, was nach einer weiteren Stunde ausgerefft wird. Wir haben nur noch zwölf bis 14 Knoten Wind, die dann leider auf neun bis zehn Knoten weiter abflauen. In der immer

noch hohen Dünung machen wir nur noch viereinhalb Knoten Fahrt durchs Wasser. Über Grund sind es nur knappe drei Knoten, weil uns der Tidenstrom nun voll entgegenkommt.

Nach 51,5 gesegelten Meilen rollen wir die Genua ein und werfen das Rütteleisen an. Damit lässt sich die Fahrt über Grund immerhin auf fünf Knoten steigern. Die Fahrt an der niederländischen und belgischen Küste entlang ist langweilig. Die Seebäder von Zeebrugge, Blankenberge, Oostende und Nieupoort sind zumindest von der Seeseite alle gleich öde. Riesige Betonburgen ohne jeglichen sichtbaren Charme.



*Die „Skyline“ von Oostende*

Während ich uns per Autopilot an den diversen Flachs vorbei manövriere, beschäftigt sich Nici mit den Einreisevorschriften für England. Das Visum haben wir ja schon elektronisch beantragt und auch erhalten. Es muss aber auch noch ein „Pleasure Craft Report“ nebst Reiseplan elektronisch eingereicht werden. Das werde ich dann im Hafen nach unserer Ankunft machen.

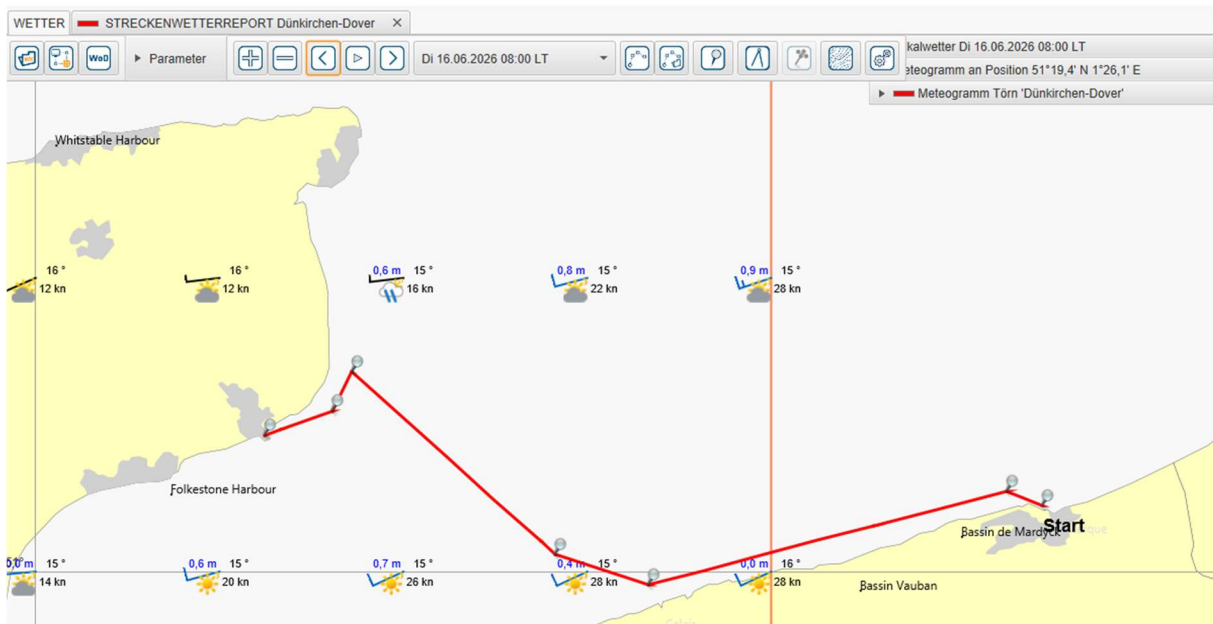
Viel blöder als der geforderte Formalismus sind allerdings die Einreisebestimmungen für England. Es ist (wie früher) immer noch streng verboten jedwede Form von Schweine-, Rindfleisch- und Milchprodukte nach England einzuführen.

Da fällt mir ein, dass mein in England gebürtiger Onkel Jim schon vor vierzig Jahren, als meine Oma ihrer Tochter zu Weihnachten ein Stück geräucherten Schinken geschickt hat (was nicht durch den Zoll kam oder von den Zöllnern selbst gegessen wurde), sagte: „Deutsche Schweine kommen nur bis Dover“. Noch heute frage ich mich, ob er sich der Zweideutigkeit seiner Aussage bewusst war.

Verdammter Mist! Wir haben unsere Kühlschränke und die Gefrierbox in Scheveningen gut mit genau diesen verbotenen Sachen gefüllt, weil die Preise für derartige Lebensmittel in England bis zu 60% höher als auf dem europäischen Festland sind. Es ist zwar nicht sicher, ob die Zöllner wirklich an Bord kommen, aber eine empfindliche Strafe und lange Debatten möchten wir in jedem Fall vermeiden. Also bleibt uns nichts anderes übrig, als gute Lebensmittel im Wert von mindestens hundertfünfzig Euro entweder wegzuworfen oder – wenn wir im Hafen einen Interessenten finden- lieber zu verschenken.

Da Oostende so hässlich aussieht und wir es im Hellen auch noch bis Dünkirchen schaffen sollten, beschließen wir einfach weiterzufahren. Das trifft sich in gut, weil die Wettervorhersage für Montag noch Flaute, für Dienstagmorgen aber schon wieder frischen Südwest ansagt.

Zum Aufkreuzen eignet sich der Routenabschnitt von Dünkirchen nach Calais aber wegen eines stark befahrenen Fahrwassers und vieler Flachs in der Umgebung nur sehr bedingt. Deshalb wollen wir lieber dann morgen unter Maschine nach Dover fahren, statt wieder mindestens einen Tag in Dünkirchen festzuhängen.



*Windvorhersage für Dienstagmorgen: Wind auf den Kopf, in Böen bis sieben Windstärken...*

Gege 21:00 Uhr laufen wir in den Hafen von Dünkirchen ein. Nach etwas Suchen finden wir eine gute Box im Innenhafen des „Yachtclub de la Mer du Nord“. Nach dem Festmachen mache ich mich über den „Pleasure Craft Report“ her, gebe alle Boots- und Crewdaten ein, beantworte diverse Fragen zu den Einreisevorschriften und bin (noch) guter Dinge.

Nici soll derweil das Hafengeld online bezahlen. Da ihre Englischkenntnisse nicht so gut wie meine sind bittet sie mich um Hilfe, worauf ich ziemlich ungehalten reagiere. Den ganzen Tag habe ich mich auf die Navigation und alle Manöver konzentriert, habe sie versucht zu schonen und jetzt sitze ich über den verdammten Einreiseformalitäten für die Inselaffen.

Meine Ablehnung kommt nicht gut an, es gibt einen handfesten Steit, bei dem ich, sonst immer um sachliche Diskussionen und Contenance bemüht, fast ausraste. Ich fühle mich von ihr völlig zu Unrecht kritisiert, was umgekehrt aber genauso gilt.

Die Stimmung kippt völlig als ich dann die falsche Passnummer von Nici eingabe (wir haben jeder zwei Pässe mit, einen mit 32, und einen mit 48 Seiten). Nici ist zu „100 %“ sicher, dass wir auch für ihr Visum den 48-seitigen Pass genannt haben. Das stimmt leider nicht und ändern kann ich das nun auch nicht mehr.

Nici aus der Crewliste zu löschen und neu anzulegen geht auch nicht. Mal sehen, was uns nun morgen in Dover erwarten wird. Ich koche vor (eigentlich unberechtigtem) Zorn!

Meine Liebste ist um Frieden bemüht, hat inzwischen den verbotenen Proviant entsorgt, das Deck mit Süßwasser abgespült und bietet nun sogar noch an, mir noch was zu Essen zu machen. Ich bin leider noch so wütend, dass ich selbst dieses Friedensangebot ausschlage. Sorry, Nici.

#### Montag, 15.06.:

Der Wecker sollte um sechs Uhr schellen, da war ich schon hellwach. Unser Streit ist mir die ganze Nacht hinterhergelaufen. Wieder mal ein blödes Missverständnis; zum Glück kommt das nicht häufig vor. Als sie meine Zahnbürste und die Druckwasserpumpe hört, wird auch meine Frau wach. Noch immer bin ich „angefressen“, auch weil ich kaum Schlaf hatte, wozu Nici aber nun gar nichts kann.

Einen Vorteil hat der „Beef“ jedenfalls: Wir legen schon um 06:15 Uhr ab, eine ganze Dreiviertelstunde eher als geplant. Als wir aus der Hafenausfahrt auslaufen, läuft der Strom schon mit einem guten Knoten mit. Das Meer ist glatt wie ein Ententeich, bei zwei Knoten Wind aus Südsüdost brauchen wir gar nicht erst über das Segelsetzen nachdenken.



*Ein perfekter Regenbogen um kurz nach sieben am Morgen*

Zufrieden brummt der Yanmar bei knapp 1.700 Umdrehungen vor sich hin, beim Steuern wechseln wir uns gegenseitig und mit dem Autopiloten ab. Schon um 09:30 Uhr laufen wir in das Verkehrstrennungsgebiet der Dover Strait von Süden ein. Die großen Dampfer kommen Schlag auf Schlag von Westen angebraust. Nici kredenzt mir zum Frühstück Steaks auf Toast, die konnten wir einfach nicht in die Mülltonne hauen. Kann man machen...



*Rindersteak auf Toast zum Frühstück, damit wir die nicht wegwerfen müssen*

Das AIS macht das Passieren einfach. Sollte uns eins dieser dicken „Bleche“ zu nahe kommen, schlägt unser Kartenplotter auf ziemlich nervige Art und Weise Alarm. Selbst nach dem Quittieren des Alarms piepst der blöde Kasten so lange weiter, bis die Gefahr definitiv vorüber ist.

Der Strom setzt die ganze Zeit mit zweieinhalb bis drei Knoten nach Westen, erst kurz vor der Hafeneinfahrt kentert der Strom und läuft uns mit zunächst einem, kurze Zeit später mit zwei Knoten hart entgegen.

Laut dem „Reeds Nautical Almanac“ müssen wir uns zwei Meilen vor der Hafeneinfahrt bei Dover VTS bzw. Dover Port Control anmelden. Eine Kabellänge vor der Hafeneinfahrt und nochmals im Innenhafen müssen wir erneut um Einfahrtserlaubnis in den Hafen bzw. in die Marina bitten.

Natürlich erfolgt der Informationsaustausch auf Englisch und wird äußerst höflich und korrekt abgewickelt. Wenn ich im Vergleich dazu an die deutschen Schleusenwärter in Brunsbüttel und Kiel denke, wird mir anders. Ein freundliches „Good morning Sailing Yacht NYALA, what is your intention???“ zaubert mir ein Lächeln ins Gesicht. So müsste das auch zu Hause sein.

Wir dürfen ohne Wartezeit in den Hafen einlaufen, alle ansteuerungsrelevanten Fragen werden höflichst, hilfsbereit und klar verständlich gegeben. Zumindest bei uns in Deutschland ist das eine eher löbliche Ausnahme.

Als wir an dem uns zugewiesenen Liegeplatz ankommen, winkt uns freundlich ein orange gekleideter Mann herbei, offensichtlich der Hafenmeister oder einer seiner Mitarbeiter. Unsere Leinen werden angenommen und ein ernstgemeint klingendes „Welcome to Dover“ ausgesprochen. Direkt daneben stehen zwei uniformierte Herren und eine uniformierte Dame, eine Abordnung vom Zoll.



*Unsere restliche Butter wird zu köstlichen Shortbreads verarbeitet...*

„Good morning Sir, welcome to Dover. Are you the yacht with the signal weapon on board?“ fragt der älteste der drei Zöllner. Ja, das sind wir. „Welcome on board“. Sehr freundlich und interessiert wird Nici nach unseren Reiseplänen befragt, während ich unter Deck den Waffensafe und die Signalpistole nebst Munition vorzeigen darf. Auch die Waffenbesitzkarte und den Feuerwaffenpass möchten die Herren sehen. Mehrwertsteuernachweis? „Yes, if you have such a document, please show that to us, too“.

Es kommt ein nettes Gespräch mit den beiden Zöllnern in Gang, während die Dame lieber auf dem Steg wartet. Zwischendurch essen die Herren ein paar von Nici's eben erst gebackenen Shortbread-Keksen, die auch von der Dame auf dem Steg über die Maßen gelobt werden. Nici hatte die Kekse nur gebacken, weil sie die Butter nicht auch noch wegwerfen wollte.

Für unseren (leider in Dünkirchen und zum Teil heute morgen auf See) weggeworfenen Proviant interessiert sich niemand. Da wir ja nun eine „saubere Weste“ haben, frage ich nach. Erstaunlicherweise kennen die Zöllner diese Regel gar nicht. Sie lachen sich halb scheckig über unsere Vorsicht und schauen dann sicherheitshalber nochmal in ihrer Dienstanweisung nach. Tatsächlich, da ist ja eine ganze Menge verboten, wundern sie sich. Und ja, auf das Einführen von Fleisch- und Milchprodukten stehen 5.000 Pfund Strafe...

Auch das Problem mit der falsch angegebenen Passnummer ist schnell gelöst. Zufrieden ziehen die drei Zöllner von dannen, nicht ohne noch einen leckeren Keks „for the way“ mitzunehmen. Wir sind baff! So eine angenehme Kontrolle habe ich noch nie erlebt.

Dass das keine Selbstverständlichkeit ist erfährt Nici kurze Zeit später. Ein anderer Deutscher hatte zwar ein Visum, hat aber vergessen, den schon ausgefüllten „Pleasure Craft Report“ an die Behörden zu übermitteln. Der Einhandsegler ist wohl gründlich gefilzt worden...

Im Hafengebäude werden wir wieder extrem zuvorkommend behandelt. Wenn wir irgendwelche Fragen haben sollten: „You are always welcome. Have a good time in Dover and a safe voyage..“ Da schmerzt das mit 60 € pro Nacht sehr hohe Hafengeld schon etwas weniger. Allerdings wird in der Marina auch deutlich mehr geboten als in den bisherigen Häfen.

Top moderne und blitzsaubere Sanitäreinrichtungen, eine piekfeine Steganlage und eine absolut sicher wirkende Anlage, die ringsherum eingezäunt und kameraüberwacht ist. Wifi, Wasser und Strom auf dem Steg ist natürlich ebenfalls inkludiert. Prima!

Wir machen einen Spaziergang ins nahe gelegene Städtchen Dover, um unsere Fleisch-, Wurst- und Käsevorräte wieder aufzustocken. Für einen 40l-Rucksack voll zahlen wir 104 Pfund, das sind etwa 120 Euro. Nici hatte es ja gesagt: England ist teuer...

Am Nachmittag muss ich ein wenig Schlaf nachholen, meine Süße macht sich zu den White Cliffs of Dover auf. Ich bin gespannt, was sie nach ihrer Rückkehr zu berichten hat...



*Alte Gebäude an der Waterfront von Dover*



*Die berühmten „White Cliffs of Dover“*

Dienstag, 16.06.:

Den heutigen Hafentag haben wir in vollen Zügen genossen, auch wenn heute ein paar Wartungs- und Bootspflegearbeiten anstanden.

Noch vor dem Frühstück erhielt unsere Lady eine ausgiebige Süßwasserdusche. Der Skipper duscht die Yacht und Nici putzt alle Fenster blitzsauber. Danach machen wir uns in die City auf, wo wir einen einfachen Tretroller erwerben wollen. Wir hatten vorher mit Google recherchiert, wo man so ein Teil den wohl erwerben könnte.

Der erste „Scooter-Shop“ entpuppte sich als Fachgeschäft für Behinderten-Mobilität, alles elektrisch und nicht bordgeeignet. „Argos“, der zweite Laden, war wohl eigentlich ein Online-Store, jedenfalls gab es in dem gar nicht mal so kleinen Ladengeschäft fast nichts außer zwei hässlichen jüngeren Damen, die uns an einem PC zeigten, was man bei ihnen alles erwerben kann. Tatsächlich gab es einen E-Scooter für Erwachsene, mit dem man in England allerdings nur auf privatem Grund fahren darf.

Immerhin schickten uns die Grazien dann noch ein paar hundert Meter weiter in eine von ihnen als Shopping-Mall bezeichnete kleine Passage, wo es Betten, Gemälde, einen Second Hand-Laden und einen Immobilienmakler gab, aber ebenfalls keine Roller.

Auf dem Rückweg habe ich per Zufall ein Sportgeschäft gesehen, was man nur an einem Schild erkennen konnte. Im Erdgeschoss war davon nichts zu ahnen, Schaufenster Fehlanzeige. Allerdings führte eine Rolltreppe in das erstaunlich große Geschäft, was unter anderem auch Fahrräder führte. Tatsächlich gab es in einem Regal genau einen Roller für Erwachsene, der um fünfzig Prozent reduziert für £ 49,99 angeboten wurde.



*Hoch über dem Hafen wacht Dover Castle über uns*

Nicht gerade ein Highend-Roller, aber immerhin mit großen, gut gelagerten Rädern, klein zusammenfaltbar und relativ leicht. Eigentlich ein praktisches Gefährt, mit dem wir dann abwechselnd zurück zum Hafen gerollert sind. Das Ding passte sogar noch in die Achterpiek und ist somit viel besser „greifbar“ als das Klapprad unter der Vorschiffskoje.

Besonders positiv aufgefallen ist uns auch heute wieder die sehr freundliche Verbindlichkeit der Engländer, von den wir „Krauts“ uns gerne auch zwei Scheiben abschneiden könnten. Weniger gut hat uns die ungepflegte City von Dover gefallen. Ungepflegte Fassaden und dreckige Schaufenster fast überall, selbst die Häuser an der Waterfront sind nur von der Seeseite aus schön gestrichen.

An Wartungen standen die folgenden Punkte auf der ToDo-Liste:

- Beide Filter vom Watermakers wechseln
- Reffleine der Genua im Bereich der Verschleißstellen mit Tape betakeln
- Achterpiek aufräumen
- Flüssigkeitsstände an der Maschine prüfen

Die Filterwechsel am Watermaker waren längst überfällig, auch wenn das Wasser noch tadellos schmeckte. Während der Vorfilter noch relativ gut aussah, stand im (leider nicht transparenten) Gehäuse des Feinfilters eine trübe, grüne Lorke. Die Filterkartusche roch nach Algen und altem Fisch.



*Mit viel Liebe kocht uns Nici ein oberleckereres Schweinegeschnetzeltes*

Immerhin war die Operation (der erste Service am Watermaker) erfolgreich. Er läuft wieder einwandfrei und – zumindest der Eigendiagnose des WM zufolge – ist auch das produzierte Wasser tadellos.

Zum Abendessen hat uns Nici ein extrem leckeres Schweinegeschneitztes mit Reis gekocht, beim Schreiben dieser Zeilen läuft mir das Wasser im Mund zusammen. Dazu gibt es ein Glas Wein. Wir sind sehr zufrieden mit dem Tag und unserem Bordleben.

Auch morgen werden wir wohl noch hierbleiben. Nicht weil uns Dover so gut gefällt, sondern weil wir keine Lust haben 65 Seemeilen gegen fünf, in Böen sechs Windstärken aufzukreuzen. Dann schon lieber am Donnerstag bei Flaute motoren.

Das ist zwar auch blöd, aber nicht so anstrengend, zumal der Strom nur sechs Stunden einigermaßen günstig und danach dann weitere sechs Stunden sehr ungünstig läuft. Dazu noch der Kreuzzuschlag? Nee, Gentlemen don't sail upwind...“

### Mittwoch, 17.06.:

Wenn es zu Hause richtig neblig ist, dann immer bei Flaute. Auch von der Ostsee kenne ich das eigentlich nur so. In der vergangenen Nacht bin ich mehrfach wachgeworden, weil gleichzeitig das Nebelhorn in der Hafeneinfahrt brüllte und dazu der Wind in den Masten heulte. Die „Nebeldichtigkeit“ konnte ich allerdings erst in der Dämmerung erkennen.

Gar nicht so schlimm, mindestens noch fünfhundert Meter Sichtweite. Bei meiner ersten Atlantiküberquerung mit meinen Freunden Peter und Frank im Jahr 1994 haben wir das ganz anders erlebt. Auf der Neufundlandbank konnten wir mehrfach den Windex der kleinen Hallberg-Rassy 312 aus dem Cockpit nicht mehr erkennen, das entsprach einer Sichtweite von unter zehn Metern.

Um sechs Uhr früh haben wir ausgeschlafen, die Heizung läuft und in unserem Vorschiff ist es mega-gemütlich. Eine halbe Stunde später ruft meine Tochter Maya aus Kanada an, die mit ihrer Mutter gerade in Kanada unterwegs ist. Wir telefonieren fast eine ganze Stunde lang und haben viel Spaß dabei.

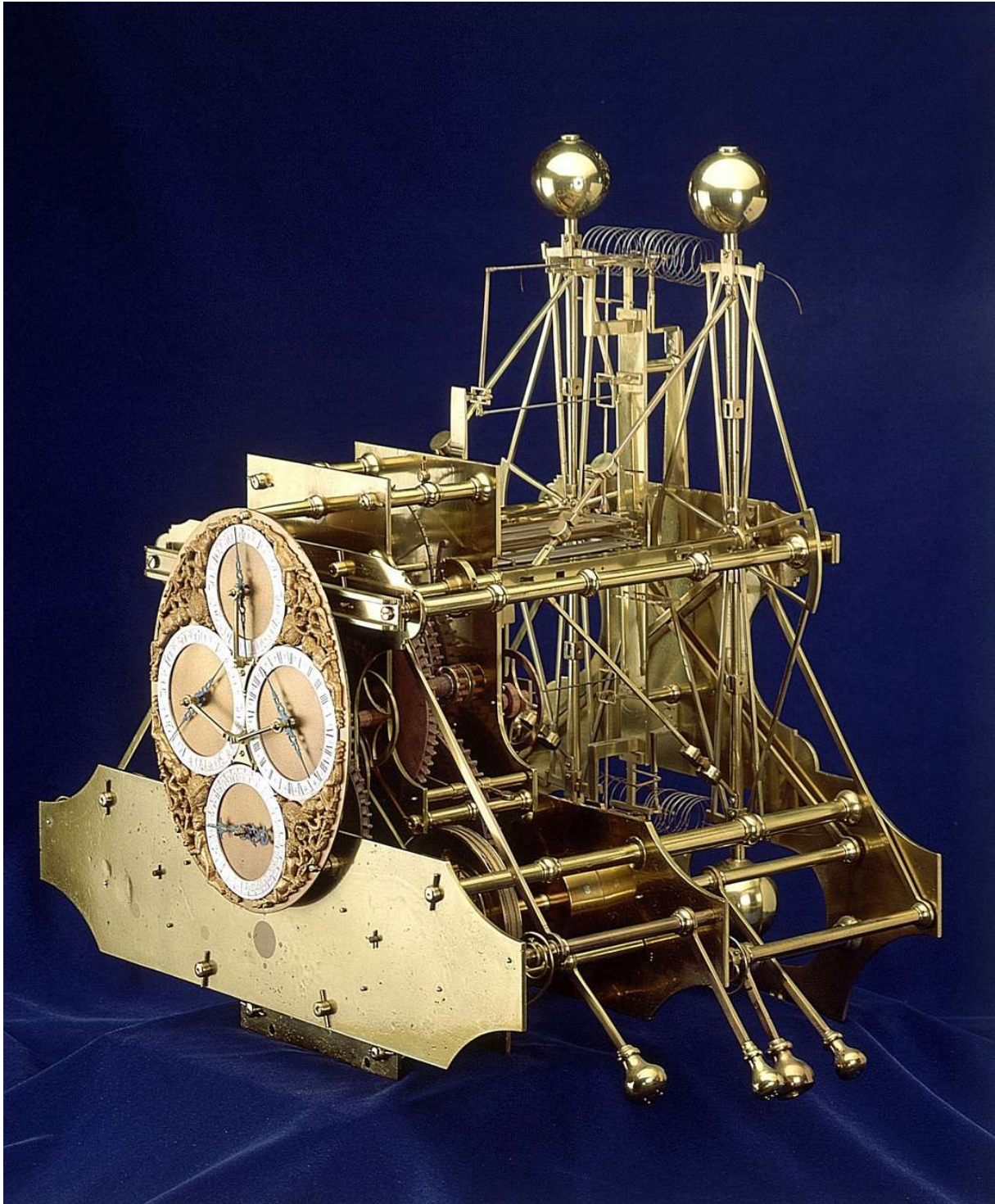
Gestern hatten wir kurz überlegt, ob wir heute mal per Bahn einen Ausflug nach London machen sollten, um dort den Museums-Teeklipper „Cutty Sark“ und die Sternwarte in Greenwich besuchen sollten, wo unter anderem die zur Legende gewordenen ersten Chronometer von John Harrison, einem Tischler, der sich autodidaktisch zum Uhrmacher entwickelte, ausgestellt werden.

John Harrison löste damit ab 1735 das sogenannte Längengrad-Problem und schrieb damit Seefahrtsgeschichte. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte man schon relativ genau die geografische Breite eines Schiffes auf See bestimmen, nicht jedoch die Länge. Vereinfacht gesagt war es damit möglich, z. B. nach Antigua zu kommen, weil man den Breitengrad kannte und sich nur auf diesem „entlanghangeln“ brauchte. Man konnte allerdings nur schätzen, wann man dort ankam, weil man nicht bestimmen konnte, wie weit es noch bis dahin war. Dadurch gingen ungezählte Schiffe auf Riffen verloren.

Das britische Parlament hatte bereits im Jahr 1714 einen Preis von 20.000 Pfund (im heutigen Gegenwert von mindestens 4,7 Millionen Euro) für die Lösung des „Longitude Problems“ auserkoren. Leider musste der arme John Harrison lange um das Preisgeld kämpfen, weil einige mächtige Leute im „Longitude Board“, der Jury, nicht an die Zuverlässigkeit der Uhren von John

Harrison glaubten. Sie selbst waren Astronomen und arbeiteten fieberhaft an einer genauen astronomischen Lösungsmethode, z. B. der „Monddistanz-Methode“. Die unglaubliche Genauigkeit der Harrison-Uhren – leider damals noch sehr groß, teuer und unhandlich, haben sie als „Zufall“ abgetan.

Harrison erhielt erst 1765 (nach jahrzehntelangem Ringen) die Hälfte des ausgelobten Preises und später erst auf Geheiß des Königs, der seine Uhren persönlich ausprobierte einen weiteren Teil.



*Die Harisson H1 aus dem Jahr 1735, erst die Harrison H3 war bordtauglich. Die H4 aus dem Jahr 1760 hatte dann nur noch die Größe einer normalen Taschenuhr*

Die Fahrt nach Greenwich und zurück hätte pro Strecke etwa zweieinhalb Stunden gedauert und pro Nase mindestens £ 70, die Tickets für die Cutty Sark £ 23,50 und die für die Sternwarte in Greenwich weitere £ 24 gekostet. Incl. einem kleinen Snack wären das mindestens 300 Euro für uns beide gewesen, das war uns eindeutig zu teuer.

So gammeln wir vor uns hin, Nici macht noch einen Spaziergang, ich bastele ein wenig am Boot und wir freuen uns des Lebens. Am späten Nachmittag läuft ein TO-Boot ein und macht direkt gegenüber von uns fest. Bärbel und Ralf mit ihrer Saare 38 „Havanna“ waren ein knappes Jahr im Nordatlantik unterwegs. Die beiden sind ein bisschen älter als wir, sofort ist Sympathie da.

Nici hat eine Riesenportion Kartoffelauflauf mit Blumenkohl und Hackfleisch gemacht und lädt die beiden spontan zum Abendessen ein. Es wird ein lustiger und für uns aufschlussreicher Abend.

Ralf (65 Jahre, Unternehmer) und Bärbel (62 Jahre, Betriebsprüferin) sind seit 47 Jahren zusammen und segeln fast genauso lange zusammen. Sie sind im vergangenen Sommer – wie wir – Richtung Kanaren gestartet, haben dann an der ARC auf der Normalroute teilgenommen, sind vier Monate den Antillenbogen rauf und runter gesegelt und haben Ihr Boot dann von Martinique aus per Frachtschiff nach Southampton bringen lassen.

Dort haben die beiden Ihr Boot vor ein paar Tagen abgeholt und haben jetzt noch den ganzen Sommer über Zeit nach Eckernförde zurückzukommen, wo die „Havanna“ ihren Liegeplatz hat. Geplant war eigentlich, über zwei Saisons in der Karibik zu bleiben und dann über die amerikanische Ostküste und die Azoren nach Hause zu segeln. Leider kamen gesundheitliche Probleme bei den Eltern dazwischen, die eine vorzeitige Beendigung der Reise erforderlich machten.

Ralf erzählt, wie viele Crews schon auf dem Weg zu den Kanaren und später auch auf der Weiterreise nach St. Lucia auseinandergebrochen sind. Paare und gemischte Crews, die nach der Atlantiküberquerung wortlos auseinandergingen, gehörten wohl eher zur Tagesordnung.

Ebenfalls gelernt haben wir, dass die auf den Blauwasserseminaren genannten monatlichen Kosten eher sehr sparsam budgetiert waren. Nachdem wir eine gute Woche unterwegs sind, habe ich mir das schon gedacht. Auch wenn wir spätestens ab der Karibik überwiegend günstig vor Anker liegen werden, reichen die oft genannten 2.000 € im Monat für ein Paar inklusive des Bootsunterhalts wohl keinesfalls aus, es sei denn man fährt sein Boot „auf Verschleiß“.

Restaurantbesuche, Auto mieten und öfter mal das Boot aus dem Wasser nehmen, um das Unterwasserschiff zu warten, muss bei dem „Sparbudget“ ebenfalls ausbleiben. Bärbel und Ralf haben für das Auskranken auf Gran Canaria nebst Reinigung mit dem Hochdruckreiniger und ein paar Anoden immerhin 1.500 € berappen müssen.

Da trifft es sich gut, dass Ralf das in der Seglerszene durchaus bekannte Tiefschnorchelgerät „Freediver“ an Bord hat. Das ist im Prinzip ein schwimmfähiger, akkubetriebener Kompressor mit einem (oder zwei) über einen 12 m langen Schlauch mit dem Kompressor verbundenen Atemregler(n). Mit diesem Gerät kann man wunderbar auch selbst das Unterwasserschiff reinigen und eine Anode wechseln.



„Freediver“ im Einsatz (Herstellerfoto)

Für faire 400 € kann ich ihm das Ding aus dem Kreuz leiern. Damit ist der Platz unter der Vorschiffskoje nun vollends ausgenutzt...

Leider müssen wir morgen um vier Uhr aufstehen, deshalb müssen wir entsprechend früh auf die Kojen. Wir bedanken uns gegenseitig für den schönen Abend und gehen auf die Koje.

#### Donnerstag, 18.06.:

Ein Blick an Land beim nächtlichen WC-Besuch verheißt nichts Gutes. Pottendicker Nebel über dem Hafen, geschätzte Sichtweite zirka hundert Meter. Dazu brummt regelmäßig das Nebelhorn auf der Hafenmole der westlichen Hafeneinfahrt von Dover. Das war schon letzte Nacht so.

Auch zum Wecken um vier Uhr sieht es kein Stück besser aus. Ohne AIS, Radar und Kartenplotter hätte ich keinen Gedanken an ein Auslaufen unter diesen Bedingungen verschwendet. Mit all dieser Technik an Bord erscheint mir das aber problemlos verantwortbar, auch wenn meine liebe Frau ein etwas mulmiges Gefühl dabei hat.

Um 04:50 Uhr werfen wir die Leinen los und melden uns bei der Ausfahrt aus der Marina bei Dover VTS/Port Control, um die Genehmigung zum Auslaufen durch die westliche Einfahrt zu erbitten. „Good morning NYALA, good morning Sir. Yes, you have permission to pass the western entrance. Please proceed. Have a safe voyage“ Antwort NYALA: „Thank you very much, Sir. Have a good watch...“

Mit diesen Worten schleichen wir mit langsamer Fahrt aus dem Hafen. Die Mole ist erst auf etwa 60 Meter zu erkennen. Was für eine eklige Suppe. Schon nach wenigen Kabellängen taucht plötzlich ein großer Katamaran vor uns auf, ohne AIS...

Der Strom läuft uns beim Auslaufen noch entgegen, wechselt aber nach einer Stunde die Richtung. Dicht vor uns laufen drei weitere Yachten, die ebenfalls aktive AIS-Sender an Bord haben. Wir kommen langsam auf. Kurz hinter Dungeness kreuzen sich unsere Kurse einmal, die beiden etwa zehn Meter langen Boote werden in 155 Metern Abstand passiert und sind nur schemenhaft zu erkennen.

Immer wieder tauchen aus der grauen Soße vor uns Fischerboote und Motoryachten auf, die trotz der miserablen Sicht mit hoher Fahrt unterwegs sind und kein AIS-Signal senden, keine Nebel-Schallsignale geben und offenbar auch kein Radar an Bord haben. Meines Erachtens ist das völlig unverantwortlich. Bei uns läuft das Radar permanent und alle zwei Minuten geben wir über unser Signalthorn unter der Saling ein fünf Sekunden langes Schallsignal.



*Nur schemenhaft sind unsere potentiellen Kollisionsgegner auf 150 Meter Entfernung zu erkennen, wenigstens die beiden hatten ein aktives AIS...*

Dann quert ein Offshore Ruderboot, wie man es von Atlantiküberquerungen kennt unseren Kurs. Diese Nussschale sendet tatsächlich auch AIS-Signale. Auf der „GB Row Intrepid“ rudern drei Mann und einer hält Ausschau. Verrückt, bei dem Wetter!

Nah dem Frühstück kann ich Nici davon überzeugen, dass es sinnvoll ist, heute nicht nur bis Eastbourne, sondern besser gleich bis Portsmouth zu fahren, wo wir uns dann einen Hafentag gönnen können. Mit etwas Glück kommen wir da heute noch im letzten Büchsenlicht an.

Alternativ dazu wären wir gegen Mittag in Eastbourne, müssten aber heute Nacht um spätestens zwei Uhr - wahrscheinlich wieder im Nebel - auslaufen, um mit halbwegs günstigem Strom dann morgen Nachmittag in Portsmouth anzukommen. Diesel haben wir genug und so beschließen wir das dann auch.



*Beachy Head Lighthouse dicht an Steuerbord. Unten halbwegs klar, oben im Nebel...*

Nach dem Passieren von Beachy Head Lighthouse nehmen wir einen kleinen Umweg in Kauf. Durch einen etwas nördlicheren Kurs fahren wir in flacherem Wasser mit weniger Gegenstrom, der uns im tiefen Wasser schon mit gut zwei Knoten entgegenläuft.

Ab 14:00 Uhr läuft der Strom wieder mit. Nun sind wir gespannt darauf, ob wir es im Tageslicht nach Portsmouth schaffen. Auch wenn kaum noch Wind ist und der ohnehin fast oder ganz von vorn kommt, ärgert es mich, dass unsere Raymarine Windmessaanlage nun schon zum dritten Mal nach der Übernahme des Bootes vor dreizehn Monaten ausgefallen ist.

Beim ersten Mal wurde der Gateway unter dem Deck ausgetauscht, vier Wochen später der nächste Ausfall. Angeblich lag es am wenig „stabilen“ Geber. Damit hatten wohl schon einige Händler eine Menge Ärger. Inzwischen habe ich einen neu entwickelten Geber, der angeblich deutlich besser sein sollte. Leider Fehlanzeige! Ich könnte im breiten Strahl kotzen und die Fa. Raymarine verfluchen.

Bei meinen letzten drei Schiffen – zwei davon mit Raymarine-, eins mit B&G Elektronik ausgerüstet hatte ich über zehn Jahre lang NIE Probleme mit den Windmessaanlagen, jetzt dreimal innerhalb von einem Jahr. So geht das nicht, liebe Firma Raymarine.

Zum Glück hat Marc von der Breehorn-Werft versprochen, dass er sich umgehend darum kümmern will. Ich habe ihm vorsorglich schonmal die geplanten nächsten Häfen und die korrespondierenden Ankunfts- und Abfahrtsdaten durchgegeben.

Am Nachmittag verbessert sich endlich das Wetter ganz erheblich, die Sonne lacht vom Himmel und unser guter Yanmar schiebt uns tapfer Richtung Solent. Wir müssen zwar aufgrund ständig wechselnder Strömungen dauernd den Kurs korrigieren, ansonsten läuft es aber prima.

Um 21:15 Uhr machen wir direkt unter dem Spinnaker-Tower in der Ghunwarf Quay Marina in Portsmouth fest und sind froh, dass wir angekommen sind. Durchs Wasser 100 und über Grund 102 Seemeilen liegen hinter uns. Zeit auf die Koje zu gehen....



*Liegeplatz unter dem Spinnaker-Tower in Portsmouth*

