



der Hovercraft und bis zu 80 Passagiere mit unglaublichen 90 Stundenkilometern nach Southsea bei Portsmouth.



*Hoverport in Ryde*

Der nächste Reiseabschnitt mit dem „Island Coaster“-Bus ist ziemlich langatmig. Die an der Süd- und Südwestküste der Insel gelegenen Orte Bembridge, Sandown, Shanklin, Ventnor und Freshwater haben jeweils mehrere Haltestellen und auch dazwischen gibt es unzählige Stopps bis wir um 12:34 Uhr endlich an dem Needles-Freizeitpark ankommen, bei dem man einen Blick auf die beeindruckenden Kreidestein-Felsen (keine der drei noch existierenden Felsen hat übrigens eine Nadelform). Der Rest ist purer Nepp.



*Blick auf die Needles von Osten*

Auf Nici's Wunsch steigen wir sofort in den nächsten Bus nach Newport, der für 16 km mehr als eine Stunde braucht. Mit dem (für uns) letzten Bus des heutigen Tages kommen wir zurück nach East Cowes. Um 15:30 Uhr sind wir zurück an Bord und völlig „gar“ von der Sonne.

Zum Abendessen grillen wir uns das Tomahawksteak, dazu gibt es Salat. Lecker, auch wenn ich das Steak ein wenig zu sehr durchgebraten habe...

Montag, 22.06.:

Um fünf Uhr am Morgen ist in Cowes „Slack“, das heißt Stillwasser. Sowohl vor wie auch hinter unserem Boot sind weniger als zwei Meter Platz. Unsere Nachbarn vor uns (ein Päckchen aus zwei Booten) will erst gegen zehn Uhr – also bei halber Tide – los. Der Nachbar hinter uns ist erst in der Nacht angekommen und wird auch nicht gleich wieder auslaufen.

Also nutzen wir die Gunst der Stunde und laufen nach dem Zähneputzen und einer Katzenwäsche aus, wieder mal ohne Wind. Diesmal fahren wir durch das Hauptfahrwasser Richtung Southampton Waters. Auf noch offenem Wasser kommt uns eine „Red Funnel“-Fähre entgegen, die genau auf uns zuhält.

Wie in den international gültigen Kollisions-Verhütungsregeln vorgesehen ändern wir unseren Kurs 20° nach Steuerbord, um der Fähre auszuweichen. Statt das gleiche zu tun oder wenigstens den Kurs zu halten, dreht der Fährkutscher weiter auf uns zu. Also nochmal 20° Kursänderung, wiederum nach Steuerbord. Erneut dreht die Fähre auf uns zu. Spinnt der Kerl??? Nun reicht es mir, jetzt drehe ich um 90° nach Backbord, was endlich die Kollisionsgefahr bannt.

Gegen halb sieben laufen wir in den landschaftlich sehr schönen Hamble River ein. Direkt an der Mündung steht ein Boot an Land, was mir sehr vertraut vorkommt. Es könnte fast die alte „Maiden“ sein, die 1989-90 als erste Yacht, die nur von Frauen gesegelt wurde, sehr erfolgreich am Whitbread Round the World Race teilnahm. Beim Näherkommen können wir durch das Fernglas den Namen erkennen, es ist die „Maiden“.

Ich habe damals die fünfte Etappe von Punta del Este in Uruguay nach Fort Lauderdale auf der Bremer „Schlüssel von Bremen“ der Segelkameradschaft Das Wappen von Bremen gesegelt.

Die Damen haben uns die ganze Zeit ernsthaft gefordert. Nach über 6.000 gesegelte Meilen haben wir die Mädels nur sehr knapp mit etwa einer Seemeile Vorsprung hinter uns gelassen. Auf vier von sechs Etappen um die Welt waren die Mädels vor der „Schlüssel von Bremen“.

Das 1979 von Bruce Farr für den Schweizer Pierre Fehlmann als „Disque d’Or“ gebaute, nun fast 50 Jahre alte Schlachtross aus Aluminium hat einen neuen Mast mit nur noch zwei Salingen, ist aber aus der Ferne gesehen immer noch in sehr gutem Zustand.

Toll, die alte Lady nach so vielen Jahren wiederzutreffen, wenn auch an nur an Land. Tracy Edwards musste Maiden nach dem Whitbread verkaufen, hat das Boot 2014 in erbärmlichen Zustand auf den Seychellen aufgespürt und zurückgekauft. Danach gab es – wie schon 1988 ein Komplett-Refit.

Jetzt macht Lady Tracy Edwards (MBE) mit dem Boot auf Ihre „The Maiden Factor“-Stiftung aufmerksam und sammelt Geld, mit dem sie benachteiligten Frauen eine bessere Ausbildung ermöglichen möchte. Toll!

Um 07:00 Uhr machen wir an der Tankstelle der Port Hamble Marina fest. Es ist niemand da, aber auf einem Schild steht: „If there’s nobody around, no worries. Call us on VHF80 call sign Hamble Port Marina and we will be right there.“ Eine Stunde später, wir haben inzwischen unsere Fender gründlich mit Politur gereinigt und schon gefrühstückt, rufe ich die Marina tatsächlich über UKW. „Yes sir, we open at 9 am...“



*Tracy Edwards im Bugkorb Ihrer komplett refitteten „Maiden“. Als ich Tracy kennenlernte, war sie 26 und ich 24 Jahre alt, wohl schon ein paar Tage her...*

Um kurz nach neun fließen 150 Liter Diesel in unsere Tanks, für die wir ziemlich genau 300 € zahlen müssen. Unter Berücksichtigung von etlichen Stunden Dieserverbrauch für die Heizung dürften das knapp drei Liter pro Motorstunde sein.

In der sehr gut sortierten Force4-Chandlery lassen wir ein halbes Vermögen für eine kleine Tüte Bootszubehör. Dieseltzusatz (gegen die gefürchtete Dieselpest), Gastflaggen für Alderney und Guernsey, eine kleine Tube Sikaflex, ein weiterer Ventilator für den Salon und ein Windsack für das Vorluk kosten rund 300 Euro.

Auf meinen Kommentar zu den Preisen meint der britische Verkäufer: „You’re right, the prices are much higher because of all the custom hassle and the Brexit“. Selber schuld, was musstet Ihr blöden Tommies auch aus der EU austreten? Der Verkäufer selbst ist nicht verantwortlich, dafür ist er vermutlich noch zu jung...

Auch heute hatte ich noch keinen Erfolg, was die Reparatur unserer Windmessenanlage angeht. Der von Raymarine empfohlene Händler hat keine Zeit und ein anderer hat sich nicht zurückgemeldet. Jetzt habe ich noch einen dritten aus der Nähe angeschrieben.

Am Abende schreibe ich Tracy, deren Firma in Southampton im Ocean Village residiert über die Maiden-Factor-Seite per Mail an und lade sie auf einen (oder zehn) Drinks an Bord ein. Ich bin gespannt, ob sie sich noch an mich erinnern kann und eventuell sogar Zeit und Lust hat vorbeizukommen.