

## ***Sommertörn 2006 – Vom Ijsselmeer auf die Kanalinseln***

**30.08.06**

Wir kommen gerade im Yachthafen DeRoggebroeck an, als die Götter sich gnädig erweisen und der Regen, welcher uns die ganze Hinfahrt schon trübe Gedanken bescherte versiegt. Diese unter Umständen nur kurze Periode will genutzt sein um zunächst Pherusa komplett leer zu räumen und so von zahlreichen nicht notwendigen

Ausrüstungsgegenständen zu befreien. Dieser Vorgang nimmt mit dem anschließenden Verstauen von Nahrungsmitteln für den gesamten Törn, was im etwa dem Bedarf eines Mannes für ein rundes viertel Jahr entspricht, etwa 4 Stunden in



Anspruch. Gleich nachdem das Auto auf dem Parkplatz sicher für die nächsten Wochen geparkt wurde, verlassen wir den Heimathafen und laufen in die Johann-Frieso-Sluis ein, die uns ins Ijsselmeer leitet wo Neptun schon seine Hausaufgaben erledigt und ein feines Süppchen bestehend aus steifer Brise gepaart mit der unverwechselbaren kurzen Ijsselmeer Welle gebraut hat. Sofort werden die Segel gesetzt. Gerade liegt der erforderliche Kurs an, um Hindeloopen zu erreichen, wo wir die Nacht verbringen wollen, da fällt uns ein nicht unerheblicher Riss am Schothorn der Genua auf. Und wer weiß nicht, dass gerade die Genua das Zugpferd einer jeden seegehenden Fahrtenyacht ist. Dieses unerfreuliche Ereignis veranlasst uns Genua gegen Fock zu tauschen und den noch nahe gelegenen Außenhafen Stavoren anzulaufen, um dort am nächsten Morgen die Segelmacherei De Zwaantje aufsuchen zu können. Der Törn fängt also schon viel versprechend an. Der Rest des Abends wird im Cockpit genutzt um die letzten noch unverstauten Ausrüstungs- und Lebensmittelgegenständen zu ihrem vorläufigen Zuhause zu verhelfen. Im Anschluss daran läuft aufgrund eines zu Verfügung stehenden 230V Landanschluss noch der Film „Pay it forward“ im Bordkino. Dazu servieren wir frisch zubereitete Pasta mit einer überraschend guten Basilikum-Pesto aus dem Glas. Doch schon vor Ende des Filmes erinnert uns eine bleierne Müdigkeit an die Strapazen des Tages und zwingt uns die Kojen aufzusuchen.

**31.08.07**

Der Wecker klingelt um 8 Uhr. Wir haben uns schließlich ordentlich was vorgenommen. Geschwind brauen wir uns einen Morgenkaffee und brechen alsbald mit der verschnürten Genua zur bekannten Segelschmiede auf. Zur unserer absoluten Freude versichert uns der Segelmeister unser Problem bis 12 Uhr behoben zu haben. Uns bleibt also gerade genug Zeit für ein 2. üppigeres Frühstück. Dazu kochen wir vier Eier die wir uns dann mit einem Heißhunger wie ihn die Welt noch nicht gesehen hat, schmecken lassen. Im Anschluss daran werden noch einige kleinere Arbeiten erledigt. Pünktlich um kurz vor 12 Uhr stehen wir dem freundlichen Segelmacher

wieder gegenüber, der uns unsere verarztete Genua zurückgibt und für seinen Dienst adäquate 15 € verlangt. Unmittelbar nachdem das Segel wieder angeschlagen ist



verlassen wir den Hafen um nun endgültig unsere Reise nach Norden anzutreten. Pünktlich zum Einsetzenden Ebbstrom befinden wir uns schon im Boontjes-Fahrwasser um via Harlingen nach Vlieland-Ost zu rauschen. Sämtliche Segelmanöver die einen Gang auf das Vordeck erfordern enden für den Auserwählten auf dem Selben in einem Vollbad. Die von 6 Windstärken aufgepeitschten und gierig durchs Seegatt

zwischen Vlieland und Terschelling vorpreschenden Seen lassen unsere tüchtige kleine Lady wild hin und her schlagen. Am frühen Abend erreichen wir trotz hochseetauglicher Kleidung, bis auf die Haut durchnässt aber glücklich Vlieland-Ost. Der vor der Hafeneinfahrt besonders stark setzende Strom verlangt unserem Flautenschieber am Heck das letzte ab. Wir suchen nach einem freien Liegeplatz im verhältnismäßig vollen Hafenbassin als es laut kracht und der Motor plötzlich schräg hängt. Eines der 2 Distanzrohre die den Schlitten der Motorhalterung in der Führung halten ist verloren gegangen und sein Fehlen für die Misere verantwortlich. Möglichst behutsam steuern wir einen Liegeplatz an und verholen uns erst einmal in die Kajüte, freilich nicht ohne den Motor zuvor gegen ein weiteres Abrutschen mit der Dirk zu sichern. Wir vertagen die Reparatur auf den morgigen Tag. In der Bordküche bereiten wir uns zur Aufmunterung köstlichste Reibeplätzchen zu. Ein wahres Luxusessen, besonders wenn man die Plätzchen noch mit etwas Knoblauchsoße aufpeppt. Nach 2 bis 3 Feierabendbierchen suchen wir um 24.00 Uhr die Kojen auf.



### **01.09.06**

Auch ohne Wecker wachen wir um 9.00 Uhr auf. Die verbogene Motorhalterung lässt uns keine Ruhe. Um 14.00 Uhr soll es mit dem Ebbstrom weiter gehen. Bis dahin muss das Problem also spätestens gelöst sein. Wir wollen anstelle der verlorenen Stange ein stabiles Holzstück einsetzen, da Gewindestangen auf Vlieland eher als Mangelware zu bezeichnen sind. Ein Streifzug durch das Industriegebiet der Insel ist erfolgreich und wir ergattern einen kompakten Holzblock mit ungefähr passenden Ausmaßen. Freundlicherweise können uns unsere holländischen Liegeplatznachbarn

eine nagelneue Holzsäge leihen mit der wir den Holzklotz artgerecht bearbeiten. In unseren Gedanken sahen wir uns schon mit einem Küchenmesser 10 cm Massivholz



durchschneiden. Doch wie befürchtet ist es mit dem zurechtsägen des Holzstückes nicht getan. Eine Seite der Aufhängung ist verbogen. Nachdem wir lange überlegen kommen wir auf die Idee, den Hafenteiler um Hilfe zu bitten. Dessen Gehilfe nimmt uns das Stück aus den Händen, spannt es in einen Schraubstock und biegt es dann unter Zuhilfenahme eines übergroßen Schraubenziehers in seine ursprüngliche Position zurück.

Endlich können wir die Motorhalterung wieder montieren und den Quirl dranhängen. Darauf beschließen wir, da es mittlerweile schon deutlich nach 14 Uhr ist, die Abreise zu verschieben und am kommenden Abend den örtlichen Gastwirt zu beehren. Doch zunächst speisen wir vorzüglich: Es gibt Pasta mit herrlicher Pilzsoße.

Im Anschluss daran nutzen wir den drahtlosen Internetzugang des Hafens, um einen Treiber für die GPS Maus runter zu laden, sowie diese Zeilen nebst Bildern auf die Homepage zu laden.

### **02.09.06**

Wir haben uns fest vorgenommen heute Abend nicht mehr auf dieser, eine scheinbar so magische Anziehungskraft habenden Insel zu verweilen, sondern zumindest zur nächsten Insel zu hüpfen. So steht also für heute Texel auf dem Fahrplan. Wir haben uns aber noch nicht entschieden ob wir die Binnen- oder Buitenroute wählen. Mit einem Blick auf die Nordsee und unter Berücksichtigung der vorherrschenden Tidenströmungen wählen wir den Weg durchs Naturparadies Waddenzee. Eine weise Entscheidung wie sich noch im weiteren Verlauf des Tages herausstellen sollte.

Zwar kommen wir etwas spät los, doch trotzdem läuft alles zunächst wie gewünscht: Pherusa zieht, vom Strom gehetzt, wie auf Schienen ihre Bahnen durchs Watt und erreicht sogar den Stromscheidepunkt zur rechten Zeit. Nach dem Passieren von Kornwerderzand dreht der Wind und briest rasch auf. Der nun direkt auf die Nase stehende Starkwind sorgt augenblicklich für eine von der Nordsee hereinbollernde Dünung. Ungemütlich denken wir uns und bringen alle Feuchtigkeitsempfindlichen Gegenstände in Sicherheit. Der Wind hat inzwischen konstante 7 Windstärken erreicht. Wir blicken auf die aufgepeitschte See und freuen uns über die offensichtlich richtige Entscheidung die geschütztere „Binnenroute“ gewählt zu haben. In dem Augenblick fällt uns ein etwas 12m großes Segelschiff auf das mit uns unter Sturmbesegehung versucht Ouderschild zu erreichen. Bei jedem neuen Schlag begegnen wir uns kurz und winken einander aufmunternd zu. So hat man doch zumindest das gute Gefühl nicht allein auf weiter Flur zu sein. Nach schier unendlich scheinenden Stunden sichten wir die schutzversprechenden Molenköpfe und laufen trotz Vollgas vom Texelstrom wild hin und her gerüttelt endlich auf Texel ein. Heute wird nicht mehr viel gemacht. Beim Aufklaren des Schiffes fällt uns ein kleiner Riss in der Nähe einer Refföse beim Großsegel auf der unbedingt professioneller Hilfe bedarf. Da morgen Sonntag ist rückt die Weiterfahrt erneut in weite Ferne. Ob wir mit

diesen altersschwachen Segeln jemals die Kanalinseln erreichen werden, scheint uns in diesem Moment auch eher fraglich. Da aber so oder so kein Geld und auch keine Zeit für neues Tuch da ist, müssen wir es wohl so nehmen wie es kommt. Der Abend endet erschöpft und etwas deprimiert an Bord. Nebenbei werden nass gewordene Kleidungsstücke und Kissen im Wind getrocknet. Ein letzter Blick auf den Windanzeiger im Hafen verrät uns dass es gerade mit sage und schreibe 48 Knoten aus Südwest weht – Sturm.

### **03.09.06**

Da heute Sonntag ist und der Segelmacher den wir bereits nach kurzer Zeit gefunden haben ohnehin geschlossen hat, verbringen wir den Tag mit Faulenzen und weiterem Trocknen. Zu großen Draußenaktivitäten lädt das Wetter ohnehin nicht ein: Es ist weiterhin stürmisch und kalt. Wir machen stattdessen ausgiebig vom kostenlosen Highspeed W-Lan Gebrauch. Skype wird zu unserem neusten Lieblingsspielzeug.



### **04.09.06**

Gleich nach dem Aufstehen packen wir das Großsegel unter den Arm und bewegen uns Richtung Segelmacherei. Angekommen erwartet uns eine kompetent wirkende Segelmacherin die verspricht unser Tuch wieder in einen gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen. Jedoch würde dies bis zum nächsten Mittag dauern und zwischen 50 und 70 € kosten. Geschockt von den hohen Kosten und der langen Wartezeit, aber gleichzeitig realisierend, dass diese Frau so etwas wie eine Monopolistin ist, erteilen wir den Auftrag. Jetzt haben wir also noch einmal 26 Stunden Zeit bis wir frühestens weiter können. Und diese wollen doch sinnvoll genutzt sein. Wir beschließen uns Fahrräder zu mieten und das Landesinnere der Insel zu erkunden. Trotz starken



Gegenwindes erreichen wir schon nach kurzer Fahrt über Land Den Burgh, die Hauptstadt Texels. Dort ist zufälliger Weise gerade Viehmarkt und wir erleben live wie die einheimischen Bauern um die besten Schafe buhlen. Wir entscheiden uns gegen die Schafe und für den Fisch. So essen wir einen wirklich guten Kibbeling.

Nach einem ausgiebigen Stadtrundgang verlassen wir den Ort um den Nordweststrand der Insel aufzusuchen wo wir unseren

mitgeführten Lenkdrachen rocken wollen. Die Fahrt durch die Dünen und gegen den

Wind ist kräftezehrend. Der anschließende Flugspass jedoch mehr als ein fairer Ausgleich. Gegen 19.30 Uhr erreichen wir wieder Oudeschild wo wir noch für ein leckeres Abendessen einkaufen. Wir beschließen beim Fisch zu bleiben und kaufen uns zwei große Stücke Lachsfilet. An Bord braten wir uns diese mit etwas Knoblauch an. Dazu gibt es Kartoffeln und Gurkensalat. Und das Alles obwohl wir noch gar nicht in Frankreich sind.

### **05.09.06**

Um 12 Uhr können wir endlich das Segel abholen. Im Anschluss daran wollen wir direkt auslaufen. Bis dahin ist noch einiges zu tun. Wir bringen die gemieteten Räder zurück, duschen noch einmal, spülen, klären auf und ergänzen unsere Frischwasservorräte. Unter Motor laufen wir gegen 14.00 Uhr Richtung Den Helder aus, von wo aus wir in die offene Nordsee vorstoßen werden. Gegenwinde bescheren uns den Tag und die darauf folgende Nacht eine harte Kreuz. Doch wir kämpfen uns Meile um Meile in den Südwesten vor. Schließlich haben wir uns vorgenommen vor Belgien keinen Fuß mehr an Land zu setzen.



### **06.09.06**

Der nächste Morgen beginnt vielversprechend. Weit sind wir zwar bisher nicht gekommen, (wir stehen um 7 Uhr gerade einmal auf der Höhe von Ijmuiden)



Angelversuche mit Hilfe eines Stück Holzes und einer aufgerollten Leine werden dafür schon nach kurzer Zeit mit Erfolg belohnt. Wenig später braten 3 Frühstücksmakrelen in der Pfanne. Das Wetter tut sein übriges und so fängt der erste Morgen auf See toll an. Den Tag verbringen wir bei erträglicher Schräglage und nur mäßiger Dünung lesend und dösend im Cockpit. Gegen Nachmittag kommen wir überein dass wir auch zum Abendessen gerne wieder Fisch hätten. So geht der selbstgebaute Schleppköder erneut über Bord und nach einer knappen Stunde und ungefähr achtmaligem Leine enttuddeln haben wir vier Makrelen zusammen die mit Salz, Pfeffer und einer Spur Chili gewürzt direkt in Olivenöl angebraten werden. Dazu gönnen wir uns Reis. Gespeist wird im Cockpit vor der traumhaften Kulisse der

Weite der weiten See. Schon bald bricht die zweite Nacht auf See über Pherusa herein und wir beginnen unseren Wachrhythmus. Im Laufe der Nacht dreht der Wind in für uns günstige NW-Richtung und nimmt beträchtlich zu – der Wetterbericht hatte also

Recht. Im Verlauf der dritten Wache wird das Großsegel vollends weggenommen werden.

### 07.09.06

Rasant bolzen wir durch die See Belgien entgegen. Das Tageslicht hat offenbart was wir schon nachts vermutet hatten. Bedingt durch einen nördlichen Starkwind bei Texel rollt eine kraftvolle Dünung aus Nordwest in den Trichter zwischen England und Benelux. Pherusa hebt vor dem Wind teilweise scheinbar ab, durchpflügt Wellentäler bevor sie abrupt abgebremst wird, eine Welle empor klettert und das Spiel v<sup>1</sup>on neuem beginnt. Am späten Vormittag



errechnen wir uns, dass ein Landfall im belgischen Oostende schon innerhalb der nächsten 5 – 6 Stunden realistisch sein wird. Auf einem raumen Kurs geht es geigend durch die nun entstandenen 3-m-Seen deren Gewalt uns zwingt von Hand zu steuern. Der Autopilot schafft es nicht mehr das Boot auf einem exakten Kurs zu halten. Die Wellen müssen vorausgeahnt und ausgesteuert werden. Am späten Nachmittag laufen wir müde und abgekämpft aber zufrieden in Oostende ein und Vertäuen uns nach 3 Tagen auf See für die Nacht an einem Schwimmsteg des Royal Northsee Yacht Clubs. Nach einer erfrischenden Dusche gehen wir in die Stadt auf der Suche nach einem anständigen Restaurant und werden schnell fündig. Es geht zum Chinesen. Im Anschluss daran lassen wir den Abend bei einem Film im „Bordkino“ ausklingen.

### 08.09.06

Heute haben wir uns vorgenommen die nächsten Meilen bis Calais abzusegeln um



von dort die Straße von Dover nach England zu queren. Wir passen den richtigen Augenblick ab und laufen am frühen Vormittag mit der Tide im Rücken aus. Auch heute stehen uns bei Ost 3 – 4 ausschließlich Vorwindkurse bevor. Dank 2 Knoten Schiebestrom stieben wir mit teilweise über 8 Knoten unserem Tagesziel entgegen. Kurz vor 20 Uhr kippt der

Strom zwar, doch Calais ist schon in Sicht. Wir luven langsam an und herannahende

Schnellfähren machen zunehmend Ärger. Die Einfahrt in den Vorhafen von Calais ist nur gestattet, wenn das IPTS-System ein grünes Signallicht zeigt. Doch alles was wir zu sehen bekommen sind 3 vertikal angeordnete rote Lichter. Eine Fähre nach der anderen verlässt den Hafen und macht so die Einfahrt unpassierbar. Über 2 Stunden kreuzen wir vor der Einfahrt auf und ab. Das elektronische Navigationsprogramm erleichtert diese Prozedur ungemein, da wir so recht einfach den Flachwassergebieten und vorgelagerten Sandbänken ausweichen können. Gegen 22.30 Uhr nutzen wir entnervt die Chance und laufen direkt hinter einer Trans-Europe-Fähre in den Vorhafen Calais ein, was der Nautical Almanach als zulässig beschreibt. Wir halten uns westwärts um dort ein, wie in Literatur und Karte beschrieben, kleines Mouringfeld anzulaufen. Plötzlich ertönen laute warnend klingende Schreie von der Kaimauer. Wir legen augenblicklich hart Ruder und sehen uns in Gedanken schon zwischen den Rümpfen einer Speedfähre kleben. Nachdem wir die nähere Umgebung abgeleuchtet haben erkennen wir aber, dass es sich bei dem Urheber der Rufe um nichts weiter als Freizeitangler handelt die uns von ihren Angelrouten fernhalten wollen – da fehlen einem die Worte. Im Fährhafen angeln und dann auch noch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gefährden ☺. Kurz hinter einer Biegung erreichen wir das Ankerfeld und vertäuen Pherusa zum ersten Mal an einer Mouring. Wir fragen uns ob das wohl auch für Pherusa das erste Mal ist. Wir liegen schon fest an der Mouring und Claus will nur noch die korrekte Lage der Mouringleine überprüfen als plötzlich ein Schrei durch die Nacht gellt. Sekunden später platscht es laut. Claus war auf der Genuaschotführung ausgerutscht, hatte aber im letzten Moment noch die Reling zu fassen bekommen. Aber auch dieser Umstand konnte das Bad in der trüben Hafenbrühe nur kurz verzögern. Claus hat die Badeleiter schon schwimmend erreicht als das vertraute Geräusch einer auslösenden Automatikrettungsweste über das Mouringfeld hallt. Alles wäre ja nur halb so



schlimm wenn nach diesem Vollbad wenigstens die Möglichkeit einer ausgiebigen Körperreinigung bestehen würde. Da wir <sup>2</sup>an Bord der Pherusa aber bekanntlich keine Dusche haben bleibt es bei einer Katzenwäsche und trockenen Klamotten.

Wo wir schon mal in Frankreich sind wollen wir nun zumindest auch einen Fuß an Land setzen. Also sind wir nicht faul und bauen

das Dingi auf, schnappen uns die Paddel (der 5-PS-Außenborder liegt tief vergraben in der Backskiste) und rudern Richtung Hafenummauer. Kurz wollen wir noch einen Blick in ein trockenfallendes Hafenbecken werfen, als uns auch schon der Flutstrom erfasst und uns mit Gewalt durch die schmale Einfahrt in das Becken schiebt. Wir müssen alle unsere Kräfte aufbieten um gegen den Strom wieder aus dem kleinen Hafen zu pullen. Wir schaffen es so gerade, vertäuen das Beiboot an einem Schwimmsteg und erklimmen die glitschige Leiter zum Hafengelände.

Wir stromern etwas orientierungslos durch die Gegend, als uns die Idee kommt in einem Hotel nach einem Internetzugang zu fragen um mal wieder ein Lebenszeichen von uns zu geben. Allerdings sind wir für dieses Vorhaben in Seglerkluft und mit von Salzwasser zerwühlten Haaren wohl etwas unpassend gekleidet. Vielleicht war das Hotel mit 4 Sternen auch einfach nicht die richtige Location. Auf jeden Fall werden wir an der Rezeption mit einem etwas angewiederten Blick wieder auf die Straße geschickt. Also gibt's wohl heute Abend kein Internetzugang mehr. Wir ändern unsere Pläne und gönnen uns in einer kleinen Imbissbude 2 Bier und Döner französischer Art. Da uns das ganze Viertel mit seinen Anwohnern aber ansonsten nicht sonderlich vertrauenserrückend vorkommt trolen wir uns nach dem Mahl zurück zum Hafen, rudern die paar Meter bis zum Boot und verbringen noch einige Zeit damit das Dingi wieder abzubauen und seefest zu verstauen.

### **09.09.06**

Heute steht die Querung des Ärmelkanals auf dem Programm. Nach ausführlichem Studium der einschlägigen Literatur entschließen wir uns nicht wie geplant Newhaven, sondern das etwas 8 Meilen westlicher gelegene Brighton anzulaufen, da hier eine Nachtansteuerung aufgrund guter Befeuerung unkompliziert erscheint. Wir durchqueren nicht ohne leichte Nervosität, glücklicherweise aber ohne



Komplikationen bei bester Sicht und auch sonst optimalen Segelbedingungen das Verkehrstrennungsgebiet. Wird halt alles nicht so heiß gegessen wie es gekocht wird. Wir rauschen mal wieder unter Passatbesegelung die englische Küste entlang und kommen kurz vor Einbruch der Dunkelheit in Sichtweite der Kreidefelsen vor Newhafen und damit mehr und mehr in die Landabdeckung. Bei einem Blick fällt uns ein kleiner Riss am Top des Großsegels auf. Nicht schon wieder. Hiermit wird die 3. Segel-Reparatur auf dieser Reise fällig. Wir nehmen das Segel weg und segeln nur



noch unter ausgebaumter Genua. Die 10 qm Tuch weniger kosten uns etwa einen Knoten Fahrt durchs Wasser. Gegen 22:30 Uhr stehen wir mit Motor im Standby beigedreht vor der Hafeneinfahrt von Brighton um die Segel einzuholen. Die Genua ist unten, doch was ist das? Der Motor ist plötzlich aus. Wieder und wieder versuchen wir ihn neu zu starten, doch ohne Erfolg. Wir planen schon eine Nachtfahrt zu Isle of Weight,

da ein Einlaufen ohne Maschine in diesen, wenn auch gut befeuerten, doch

unbekannten Hafen bei Dunkelheit nicht vertretbar zu sein erscheint. Kurz bevor wir resigniert wieder die Genua setzen und auf Kurs gehen wollen fällt uns ein Leck in der Kraftstoffzuleitung auf. Wir entfernen den schadhafte Leitungsabschnitt und Minuten später schnurrt der Motor wieder wie ein Kätzchen. Die letzten Meter in den Hafen sind kein größeres Problem mehr und wir machen schon wenige Minuten später am Visitorponton Brighton Harbour fest.

Uns fällt sofort auf: Am Land tobt das pralle Leben. Genau das haben wir uns doch an einem Samstag wie diesem gewünscht. Voller Vorfreude auf das englische Nachtleben gönnen wir uns noch Nudeln mit Tomatensoße und Rührei, da wir die Bordkasse nicht erneut mit einem teurem Abendessen belasten wollen. Die Pints im Pub werden bestimmt teuer genug. Gegen 23.30 Uhr brechen wir in die Stadt auf, werden aber prompt durch ein verschlossenes Tor ausgebremst. Zwar zeigt uns ein freundlicher Skipper noch den Knopf zum Öffnen der Tür, doch auf dem Rückweg benötigen wir einen Code zum Öffnen der Stahlgatter. Unsere Rufe auf VHF-Kanal 80, dem Arbeitskanal von Brighton Harbour, bleiben ungehört. Nach einem kleinen Gespräch mit John, unserem zugegeben volltrunkenen Stegnachbarn sind wir bereit



die Tore zur Not per Rüberleiter zu überwinden. Er bestärkte uns nämlich mit den Worten: „I’m the police“ und wedelte dabei mit einem verknitterten Polizeiausweis vor uns herum. „Your boat is in here, so what is the big fucking deal?“ Was soll da noch schief gehen?! Nach dem wir den Hafengebiet verlassen haben entdecken wir jedoch die typischen britischen Überwachungskameras. Das Zurückklettern könnte also durchaus noch spannend werden. Und ob uns John bei einer Festnahme wohl wieder raushauen kann bleibt fraglich. Wir ignorieren diese Gedanken erstmal und beschließen mal nur für den Augenblick zu leben. So verlassen wir, wie wir denken, das Marinagelände, doch gehören alle umliegenden Gebiete in Wirklichkeit auch noch dazu. Wir sind im so genannten Marina Village. Nach einem Hinabschleudern

des Piers fällt uns ein Security-Office auf. Der anwesende Sicherheitsbeamte stellt einen telefonischen Kontakt zum Hafenmeister her. So steht uns dieser schon bald in seinem Büro gegenüber, nachdem er uns am Telefon den erforderlichen Türcode mitgeteilt hat. Wir bezahlen die abenteuerlichen Pfund per EC-Karte da das Papiergeld der britischen Krone noch nicht seinen Weg in unsere Portemonnaies gefunden hat. In Folge unserer eher beiläufig gestellten Frage nach einem Segelmacher entwickelt sich ein lebhaftes Gespräch. Es stellt sich heraus, dass Jack (der Hafenmeister) Regattasegler ist, der direkt am nächsten Morgen ein Rennen hat. Er kennt sich in der Szene aus und empfiehlt uns Kontakt zu Joy, einer befreundeten Regattaseglerin aufzunehmen, die in seinen Augen unser Tuch wieder auf Vordermann bringen könne. Joy sei am nächsten Tag gegen halb eins von einem Rennen zurück und am Steg 18 auf ihrer „MaxiRail“ zu finden. Ferner teilt uns Jack noch die geheimsten Ankerplätze rund um die Isle of Weight mit, so wie die günstigsten Passagen auf dem Weg zu den Kanalinseln. Als wir das Hafengebäude schließlich verlassen ist es schon viertel vor 2. Wie sich herausstellt zu spät um noch das Nachtleben zu rocken. Alles was wir noch antreffen sind betrunkene Engländerinnen die sich teils im Delirium an mediterrane Palmen klammern. Für uns bleibt hier wohl nichts mehr zu tun, so wird halt Pherusa noch bis spät in die Nacht zur kleinsten Disco des vereinigten Königreichs umfunktioniert. Angesichts der Tatsache dass wir heute den Nullmeridian überquert haben, lassen wir das bereits knapp werdende Bier so richtig fließen. Sozusagen die kleine Äquatortaufe.

### 10.09.06

Da ein Wecker nicht mehr gestellt wurde, wachen wir erst um 14:00 Uhr auf oder ist es 13:00 Uhr oder 15:00 Uhr???? Das mit der Zeitverschiebung klappt noch nicht so ganz. Irgendwann erscheint uns dann aber 13:00 Uhr doch am wahrscheinlichsten. 07:00 Uhr ist auf jeden Fall vorbei. Und da haben wir gestern Nacht noch vor Jack getönt, dass wir heute früh zur Isle of Weight auslaufen wollen.....



Wir lassen es langsam angehen und kümmern uns zunächst um eine neue Patrone für die Rettungsweste. Nachdem das erledigt ist und wir Fish and Chips gespeist haben, muss noch etwas mit dem Großsegel passieren. Joy ist leider bereits nicht mehr available. Und so sagen wir uns „Selbst ist der Mann“! Mit stabil anmutendem Garn und schleunigst im Supermarkt gekauften Nähnadeln wird das Tuch in Handarbeit wieder fit gemacht. Der schwarze Faden wird noch rasch mit weißem

selbstklebendem Segeltuch kaschiert und unserer Weiterfahrt steht nichts mehr im Wege. Gegen 18.00 Uhr werfen wir die Leinen los und laufen aus um zumindest noch die 5 Meilen West bis nach Shoreham abzuticken. Auf dem Weg studieren wir den Nautical Almanach und stellen schnell fest, dass diese Idee wohl noch unter Einfluss der berausenden Getränke des letzten Abends getroffen wurde. Shoreham at the Sea ist eine heruntergekommene Hafenstadt die zudem noch teurer ist als die künstlich erbaute, jedoch zumindest hochmoderne Marina in Brighton. Langsam und

unschlüssig tuckern wir durch die bei Ebbe mit grünem Schlamm bedeckte Hafeneinfahrt. Glücklicherweise sind wir mit dieser Situation beide nicht. Zunächst überlegen wir zurück nach Brighton zu Motoren um heute noch etwas vom kochenden Landleben abzubekommen. Doch schnell wird uns klar, dass heute Sonntag ist. Da wird wohl kaum die gleiche Stimmung wie gestern aufkommen. Auch in England fängt schließlich am Montag der Alltag wieder an.

So fällen wir kurzfristig die Entscheidung direkt Kurs auf Alderney zu setzen. Da jedoch selbst das leichte Lüftchen aus Ost versiegt ist und auch noch die Tide



mit 2 Knoten gegen an setzt lassen wir schon nach wenigen Meilen etwa 10 km vor der Küste mitten im englischen Kanal den Anker fallen. Bis 2 Uhr gönnen wir uns noch einige Stunden Schlaf. Mittels Navigationsprogramm kontrollieren wir ständig unseren Abdrift, der sich glücklicherweise bis zum Abfahrtszeitpunkt unter 0,05 nm hält. Mitten in der Nacht heben wir den Anker und ziehen getrieben von 1 Bft. Ostwind und Tidenstrom gegen Südwest. Die Wachen werden recht lang, da weder Schiffsverkehr noch Bohrinseln in diesem Bereich die Fahrt behindern.

### **11.09.06**

Die Sonne erhebt sich an diesem Montagmorgen sengend über der fast spiegelglatten See. Im Naviprogramm ändert sich die Positionsanzeige gegen Mittag von Englisch Channel in North Atlantic Ocean. Pherusa ist also jetzt auf einem richtigen Ozean unterwegs. Ein erhebendes Gefühl. Wir verbringen den Tag sonnend im Cockpit. Heute beschert uns Neptun leider kein Anglerglück und so gibt es zum Mittag und Abendessen „nur“ Konserven. Aber auch die serbische Bohnensuppe füllt den Magen.



Der neue Kocher wertet das Leben an Bord nicht nur auf, er macht es erst richtig möglich. Der Wind frischt auf, ändert aber auch die Richtung auf Süd. Wir müssen also ziemlich hoch ran. Die Schoten werden dicht geholt und wir rauschen nachmittags geschoben vom Strom erneut mit über 8 Knoten gen Frankreich. Gegen Abend schläft der Wind aber wieder ein und uns bleibt nur der Motor. Auf eine weitere Nacht bei „Fast-Flaute“ haben wir keine Lust. Wir ändern unser Ziel kurzerhand um und

gegen 24 Uhr erblicken wir die ersten Lichter von Cherbourg. Es dauert aber noch zehrende 2 Stunden bis wir vor der Zufahrt stehen. Bei der Einfahrt kommt uns noch eine Fähre in die Quere die gerade ausläuft.

Um 02:30 Uhr machen wir schließlich an einem Schwimmsteg im riesigen Yachthafen fest. Wir fallen geschlaucht von der letzten Nachtfahrt nur noch in die Kojen.

### **12.09.06**

Heute schlafen wir erstmal aus. Um die passende Tide nach Alderny zu bekommen, hätten wir bereits um 7 Uhr auslaufen müssen. Da wir eh nicht so genau wissen in welcher Zeitzone wir uns zurzeit bewegen verschieben wir die Abfahrt um einen Tag um diese Frage heute in Ruhe klären zu können.

Wir sitzen gerade in der Kajüte als Claus auf einmal erzählt er hätte eine Sitzheizung. Das wäre eine neue Luxuseinrichtung auf Pherusa die uns bis jetzt nicht aufgefallen war. Etwas ungewöhnlich, da wir das Boot doch im Winter komplett refitet hatten. Nach kurzer Verwirrung entpuppt sich die Sitzheizung dann auch als kochende Batterie. Eine der beiden 120 A Stromversorger an Bord scheint defekt. Wir messen nach und müssen feststellen, dass Batterie 1 nur noch 10 Volt Ausgangsspannung liefert, obwohl sie voll geladen sein müsste. Auch nach dem wir die 20 kg schwere Bleigelbatterie ins Cockpit gehievt haben kühlt sie nicht ab. Mit dem Entspannungstag ist es wohl vorbei. Wir erkunden die nahe gelegenen Bootsaurüster und finden eine neue 105 A Batterie, welche den defekten Stromversorger ersetzen könnte. Nur der Aufdruck Calcium-Batterie irritiert uns. Können wir diese Batterie mit dem eingebauten Bordladegerät laden? Können wir sie mit der vorhandenen 120 A Batterie kombinieren? Diese Fragen schießen uns durch den Kopf und wir beschließen vor dem Kauf Frederik zu kontaktieren der in solchen Sachen recht bewandert ist.

Die Zwischenzeit nutzen wir um unsere Vorräte aufzufüllen. In einem nahe gelegenen Weinhandel lassen wir uns ausführlich beraten und kaufen schließlich 12 Flaschen

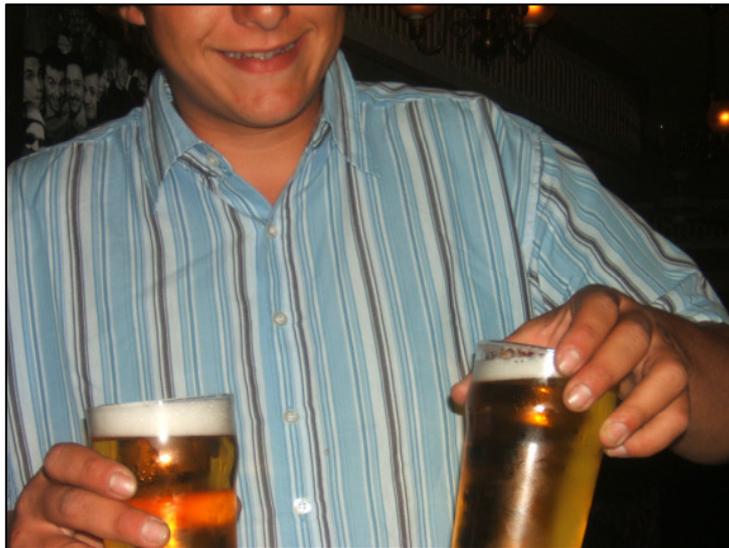


Wein verschiedener Sorten. Somit sollten wir zumindest diesbezüglich auf der Weiterfahrt nicht mehr in Engpässe geraten. Frederik gibt dann auch noch grünes

Licht zum Kauf der neuen Batterie und einige Stunden und viele geschleppte Kilos später glänzt der neue Ausrüstungsgegenstand im Batteriekasten. Das Voltmeter zeigt endlich wieder 13,4 Volt an, so wie es sich gehört. Ab sofort sollten wir also auch wieder mit 25 Watt länger als 5 Minuten funken können.

Uns beiden knurrt mächtig der Magen und uns steht der Sinn nach tierischem Eiweiß in Form von Fleisch. Nach einem etwa 30 Minütigen Studium der lokalen Gastronomie und einem damit verbundenen Rundgang durch die Altstadt Cherbours steht der Wirt unserer Wahl fest.

Der Kebabmann soll es mal wieder sein. Wir kommen rein und zu unserer beider Überraschung antwortet der Kellner auf unsere Frage: „Excuse me Sir, do you speak English“ mit einem deutlichem „Yes Sir“ Nachdem wir ihm mitgeteilt haben, dass wir in seinem Lokal speisen möchten weist er uns einen Tisch zu. Prompt bekommen wir die Karten und bestellen uns direkt „Due Beer alla pression“. Nachdem der Kellner uns darauf hin fragt welche der 4 Bier „from the tab“ es denn sein sollen entscheiden wir uns für Heineken. Kurze Zeit später bringt er dann auch die Biere und nimmt unsere Bestellung auf. Wir entscheiden uns beide für den „Grand Kebab“ und dann geht es frankreichtypisch los: „Welche der 12 Soßen darf es sein, und welches Brot?“ Als wir uns auf die Frage nach dem Brot hin hilflos anschauen flitzt unser Gastgeber los und eilt kurze Zeit später mit den vorher wortreich beschriebenen Brotsorten zurück an unseren Tisch. Da fällt es doch leicht eine richtige Entscheidung zu fällen. Ebenfalls erfreulicherweise nur wenig später kommt auch schon das für eine Kebabbude wirklich vorzügliche Essen. Während wir speisen kommt ein Franzose vom Nachbartisch und fragt uns freundlich ob wir etwas dagegen hätten wenn er eine



Zigarette rauchen würde. Wir gestatten es ausnahmsweise ;-). Wirklich eine nette Geste zu fragen. Nachdem wir, bedingt durch unseren regelrechten Heißhunger, unser Essen wirklich in (insbesondere für französische Verhältnisse) Rekordzeit verschlungen haben zieht es uns auch schon zum wieder zum Boot. Wir wollen sehen ob Pherusas Batterien voll aufgeladen sind. Als wir

bezahlen, zeigt sich der „Herr des Hauses“ überrascht über unsere unfranzösisch schnelle Art des Speisens. Er fragt uns wo wir herkommen und es entwickelt sich ein lebhaftes Gespräch, in dessen Verlauf er uns jeweils 3 Tee auf Kosten des Hauses zukommen lässt, sowie uns den Besuch einer seiner Auffassung nach lohnenswerten Kneipe nahe legt. Wir verlassen das Kebabhaus, schauen uns an und beschließen, dass das Batterieproblem als gelöst anzusehen ist und suchen das beschriebene Wirtshaus auf. Nach einigen Bieren „A la pression“ machen wir uns dann noch immer recht früh auf den Weg zum Hafen, da wir fit für die morgige Etappe sein wollen.

Abgerundet wird der Abend mit einem 2005 Chardonnay, Vin de Pay d’Oc. Somit haben wir jetzt nur noch 11 Flaschen an Bord.

**13.09.06**

Heute stehen das Alderny Race sowie die vorherige Umschiffung des Cap de la Hague auf dem Programm, bevor wir am Abend hoffentlich Braye Harbour auf Alderny und damit unsere erste Kanalinsel erreichen. Wir passen den nach unserer Auffassung günstigsten Zeitpunkt ab und verlassen Cherbourg gegen Mittag. Doch



schon nach kurzer Zeit fällt uns auf, dass hier etwas nicht stimmt. Der erhoffte Schiebestrom bleibt aus, wir werden sogar dank fehlendem Wind in die falsche Richtung vertrieben. Hoffentlich schaffen wir es noch das Race auf Alderny zur Stillwasserzeit zu erreichen. Dort vorherrschende Gezeitenströme bis zu 8 Knoten machen eine Passage außerhalb der Stillwasserzeiten oft äußerst ungemütlich. Zu unserer weiteren Enttäuschung ziehen 3 andere

Yachten zielstrebig an uns vorbei. Das weckt unseren sportlichen Ehrgeiz und wir beginnen Ursachenforschung zu betreiben. Schon nach kurzer Zeit wird uns klar, dass der eingeplante und somit mehr als erhoffte Schiebestrom zu dieser Zeit nur nahe unter Land, also dort wo die überholenden Yachten segeln, zu erhaschen ist. Nichts wie hin und siehe da...Pherusa holt auf. Erst langsam, doch dann immer schneller. Wir beglückwünschen uns zu unserer navigatorischen Höchstleistung. Der Nordatlantik ist doch immer für eine Überraschung gut und unter Rosen liegen oft Fallen verborgen. Doch wir lassen uns nicht natzen. Aber man kann sich noch so sehr vornehmen auf der Hauptstraße zu bleiben, gewisse Seitenwege haben eine Verlockung der man nur schwer widerstehen kann. Zu Stillwasserzeit liegen das Cap del la Hague und die nahe liegende Atommüllaufbereitungsanlage an Backbord querab und damit das Race of Alderny vor uns. Langsam werden wir gen Alderny gesaugt. Schon kurz nach Stillwasserzeit nimmt uns die Strömung zeitweise mit 5 Knoten huckepack. Das Wasser um uns herum scheint völlig zu kochen als wir die Homet des Pies und den

Kopf des Admiralty Breakwater sichten. Der Wind ist mittlerweile ganz eingeschlafen doch der Strom zieht uns in die exakt richtige Richtung. Kurz bevor wir den Hafen erreichen fängt es an zu regnen und so laufen wir wenig später unter Motor in Regenzeug verpackt in Braye Harbour auf Alderny ein. Die Sicht hat sich inzwischen sehr verschlechtert und in regelmäßigen Abständen dringt das Tuten des



Nebelhornes durch die Stille, wie das Stöhnen derer die ihre Schiffe im Race verloren. Aufgrund des Regens beschließen wir kurzer Hand aus Bequemlichkeit nicht wie

geplant zu ankern, sondern uns wie schon in Calais an einer Mooring zu vertäuen. Nachdem der Regen zumindest etwas nachgelassen hat bauen wir das Beiboot auf und machen unseren ersten Landfall im Bailiwick of Guernsey zu dem auch Alderney gehört. Wir laufen etwa eine Stunde mehr oder weniger orientierungslos im wieder stärker gewordenen Regen herum, bevor wir uns entscheiden in einem recht einfachen Fish and Chips Lokal am Hafen zu dinieren. Das Essen ist gut, jedoch wird mangels „Linzens“ in diesem Restaurant kein Alkohol und damit auch kein Bier ausgeschenkt. Auffallend ist jedoch der überdurchschnittlich hohe Gebrauch des Wortes „Okaaaeeey“ durch die uns bedienende Insulanerin. Wir kehren wenig später gesättigt aber ziemlich nass in unser schwimmendes Heim zurück und suchen schon bald den Weg in die Kojen.

#### **14.09.06**

Irgendwann gegen 8 Uhr am nächsten Morgen klopft es an der Bordwand. Wir sind zwar schon wach liegen aber noch in den Kojen, da uns der Regen davon abgeschreckt hatte einen weiteren Landgang zu starten. Es ist die Gehilfin des Hafenmeisters im Dingi die längsseits kommt. Sie will uns auf Alderney Willkommen heißen und uns gleichzeitig das Zollformular überbringen, welches wir doch dann bitte in den an Land stehenden Briefkasten werfen mögen. Wirklich nett und unbürokratisch.

Doch dann: Sie will noch mehr: Gebühren für die Benutzung der Mooring. Gut, damit war zu rechnen. Schließlich ist das in diesem Revier normal. Als wir jedoch ihre Forderung hören, vergessen wir die voran gegangene Nettigkeit prompt. Uns bleibt die Spucke weg. 20 €



werden fällig. Und das für gerade mal 14 Stunden Liegen an einer Boje. Ohne eigenes Dingi absolut vom Land abgeschnitten, abgesehen von einem teuren Hafentaxi Service. Zähneknirschend bezahlen wir und suchen dann noch mal den Hafen auf um Inselpfund zu bunkern, einzukaufen, zu tanken und das Zollformular los zu werden. Da ohne Moos nix los steht als Erstes der Weg zur Bank auf dem Programm. Die Stadt der 6000 Seelen Insel liegt 2 km entfernt, ein kleiner Spaziergang. Als wir eine Autofahrerin nach dem Weg fragen, wird uns sofort ein Lift-Up angeboten. Gut, die Insel können wir uns ja auch noch auf dem Weg zurück genauer angucken. Die Bank ist klein, der Tresor steht im Wartebereich und an der Kasse wir selbst gemachte Marmelade pfeilgeboten. Pfund bekommen wir hier aber auch und somit können wir auch die restlichen Punkte auf der To Do Liste zügig abarbeiten. Wir tanken noch 20 Liter Euro 95. Zu unserer Überraschung fragt uns der Tankwart danach für wie viele Pfund wir denn jetzt Benzin abgezapft hätten. Nicht vorstellbar in Deutschland.

Bereits beim Frühstück haben wir im Inselradio gehört, dass auf Sark eine Seeparty steigen soll. Das können wir uns natürlich nicht entgehen lassen. Das nächste Ziel steht also fest. Der Hafenmeister gibt uns noch die genaue Abfahrtszeit um den Swinge bei Stillwasser zu passieren, der für eine Fahrt nach Sark die sicherste Durchfahrt durch den Felsengarten ist. So müssen wir kaum das wir zurück auf



Pherusa sind auch die Mooringleine schon loswerfen. Es klart langsam auf als wir durch die von Brechern umspülte Hafeneinfahrt zurück auf den Nordatlantik gleiten um Pherusas Bug immer weiter nach Backbord und damit vom Wind abfallen zu lassen. Wir gleiten durch eine von Felsen geprägte, verhältnismäßig schmale und damit eben auch nur zur Stillwasserzeit

bequeme und sichere Passage zwischen Alderny und der unbewohnten Vogelinsel. Doch klassische Seemannschaft, Erfahrung und gute Ausrüstung sorgen für die Sicherheit von Crew und Schiff :-). Schon bald liegt das Nadelöhr hinter uns, wir können uns erstmal entspannen. Nach kurzer Zeit kommt Sark in Sicht. Wir stehen gerade auf dem Bug als aus Richtung des Cap de la Hague eine Ketsch unseren Kurs kreuzt. Deutlich erkennen wir den Adenauer am Heck. Da es sich um den ersten Deutschen handelt den wir seit Texel sehen entschließen wir uns ihn mal anzufunken und nach dem woher und wohin zu fragen. Es stellt sich heraus, dass die Ketsch von der nördlichen Küste Frankreich vor einigen Tagen gestartet ist und sich auf dem Weg zum schon recht nahen St. Peter Port auf Guernsey befindet um anschließend Brest anzulaufen. Wir wünschen uns noch eine gute Reise und vereinbaren ein Treffen für

den nächsten Abend in St. Peter Port. Bald ist die Ketsch nur noch ein Punkt am Horizont und wir gleiten beim Sonnenuntergang in die Landabdeckung Sarks. Wir haben uns unter Berücksichtigung des vorherrschenden Windes für die Derible Bay, eine im Südosten Sarks gelegene und immerhin zu drei Seiten geschlossene Ankerbucht entschieden, in die wir mit dem letzten



Büchsenlicht einlaufen. Im Schein der Taschenlampe lässt sich plötzlich eine große

Mouringtonne erkennen. In der Annahme, dass der Besitzer wohl diese Nacht nicht mehr einlaufen wird, nutzen wir die Gunst der Stunde und vertäuen uns an der Gummitonne. Schnell sitzen wir im Dingi, schließlich wollen wir das Inselfest nicht komplett verpassen. Da in der Derible Bay kein Landfall möglich erscheint motoren wir um einige Felsen herum um unser Beiboot im Fährhafen zu vertäuen. Auf der Fahrt sehen wir zum ersten Mal das fluoreszierende Plankton im Wasser. Wir ziehen eine leuchtende Spur hinter uns her. Wirklich faszinierend. An Land ist es stockduster. Straßenlaternen sind weit und breit nicht zu sehen aber mit Hilfe der Handytaschenlampe finden wir den Weg bis zum Dorf. Von einem Fest ist nichts zu hören, geschweige denn zu sehen. Auf Nachfrage in einem kleinen Gasthof wird uns mitgeteilt, dass das Fest erst am Samstag sei. Da haben wir wohl was falsch verstanden. Ein kleiner Pub, ziemlich versteckt gelegen entschädigt aber für alles.

### 15.09.06

Heute haben wir schon die nächste Kanalinsel ins Auge gefasst. Wir wollen rüber nach Guernsey segeln um dann morgen Abend, also Samstag rechtzeitig zum Seefest wieder zurück nach Sark zu kommen. Dass es gar nicht so lange dauern soll bis wir zurück sind wissen wir zum Glück zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Zunächst steht aber noch eine Inselerkundung an. Jetzt als wir die Insel zum ersten Mal bei Tageslicht sehen, fällt uns nämlich auf, dass wir anscheinend auf einem außergewöhnlich anmutenden



Stückchen Erde gelandet sind. Nach einem spartanischen Frühstück steigen wir ins Dingi und fahren um eine Landzunge herum zur nächsten Bucht. Die Derrible Bay scheint tatsächlich keine Möglichkeit zum Anlanden zu bieten. Dafür ist es in der Nachbarbucht umso einfacher. Wir können unser Gummigeschoß einfach mit Vollgas auf den Sandstrand setzten und kommen so fast trockenen Fußes auf die Insel. Ein Trampelpfad führt uns durch dichten Wald immer weiter die Klippe hinauf. Eine recht



schweißtreibende Angelegenheit, gerade da wir ja in der letzten Woche unsere Beine an Bord eher weniger benötigt haben. Oben angekommen entschädigt die Aussicht aber für alle Strapazen. Wir haben einen herrlichen Ausblick über den Nordatlantik und können zudem noch tolle Fotos von Pherusa an der Mooring schießen, die von hier oben noch kleiner wirkt als sie sowieso schon ist. Vielleicht hätten wir daraus auch auf die tatsächlich Größe der

Schaumkronen schließen können, wir vermuten aber hinter den niedlichen weißen

Häubchen zunächst nichts Schlimmeres. Also geht es wieder den Pfad hinab,



schließlich wollen wir noch rechtzeitig vor der Dunkelheit in St. Peter Port auf Guernsey ankommen. Auf dem Rückweg fällt uns rotes Flatterband auf das akribisch zwischen den Bäumen am Pfad gespannt wurde. Seltsam, seltsam, wer macht sich die Mühe mitten im Wald die Wege abzusperren und dann auch noch in dieser Rekordzeit. Eine Biegung weiter klärt sich unsere

Verwirrung: Wir treffen zwei junge Inseleinwohner die augenscheinlich die Urheber dieser Naturverschandelung sind. Auf Nachfrage erfahren wir, dass am Sonntag ein Downhillrace mit Fahrrädern ansteht. Ein Schauspiel das wir uns auf jeden Fall vormerken. Immerhin haben wir selbst zu Fuß schon Schwierigkeiten auf dem glitschigen Boden nicht auszurutschen. Und da will die Inseljugend hier mit Zweirädern runter schießen, wohlgemerkt ohne jegliche medizinische Versorgung auf diesem Eiland. Zurück an Bord verstauen wir notdürftig die lose herumstehenden Gegenstände und schon ist die Mooringleine losgeworfen. Mit Hilfe der Papierseekarte und der elektronischen Navigationshilfe umschiffen wir die

vorgelagerten Felsenhindernisse und schon bald sind wir aus der Landabdeckung heraus. Kaum ist das geschehen legt sich Pherusa auf die Seite als wäre sie vom Zug überfahren worden. Und das obwohl wir vorsorglich nur die Fock angeschlagen haben. Die nur lose verstauten Gegenstände segeln durch die Kajüte, wobei es sich bei besagten Gegenständen leider nicht nur um unzerbrechliches Gut handelt. Unter anderem kippt ein 10er Karton Eier um und ganze 8 Stück werden sauber auf den Bodenbrettern zerschlagen. In all diesem Chaos müssen wir weiterhin Pinne gehen, auf den Kurs achten und nebenbei den Laptop notdürftig mit einem Spannriemen auf dem Tisch sichern, damit dieser sich nicht zu den Eiern gesellt. Durch das Backbordfenster können wir mal wieder



Fische gucken und die lustigen weißen Schaumkronen die wir vor einer guten Stunde noch aus der Vogelperspektive bestaunt hatten entpuppen sich als schäumende steile Wellen. Bei diesen Bedingungen scheint es äußerst fraglich ob wir Guernsey überhaupt erreichen, oder aber vielleicht ohne Schiff auf einem der gischtüberspülten Vogelfelsen landen.

Nach einer viertel Stunde haben wir endgültig genug, wenden und sind nach weiteren 20 Minuten Achterbahn wieder in Landabdeckung und wenig später an unserer altbekannten Mooringtonne. Etwas deprimiert nutzen wir die gewonnene Zeit um das Schiff einmal von Grund auf aufzuräumen und unsere verbliebenen Lebensmittel neu zu Stauen. Endlich kommen wir auch wieder ohne große Verrenkungen an unsere schon stark dezimierten Biervorräte.

