

Törnbericht „Kanal 2008“

30.5.08 Freitag: Heidelberg - Diélette

Um 5 Uhr aufstehen. Am Abend vorher ein spontanes Grillfest und eine mitternächtliche Rettungsaktion eines Mitfahrers, der am falschen Bahnhof gestrandet war. Diese Kombination ist nur mit viel Kaffee zu überstehen und dann geht es auch schon los, zu siebt in zwei Autos. Das frühe Aufstehen lohnt sich, denn wir sind schon um 11.30 Uhr in Paris. Trotzdem landen wir im Stau, wahrscheinlich ist in Paris immer Stau. Das Urlaubsgefühl setzt aber dann doch noch ein in Pont-Audemer, einem kleinen romantischen Fachwerkstädtchen nahe Rouen, wo wir in einer Brasserie am Marktplatz zu Mittag essen.

Unterwegs nach Cherbourg überholen wir zwei Atommülltransporte auf dem Weg nach La Hague. Zwar werden sie jeweils von 5 Polizeiautos eskortiert, reihen sich aber ansonsten normal in den Verkehr ein. Kein Vergleich mit den deutschen Castortransporten – die Franzosen sind in fast allen Lebenslagen gelassener als die Deutschen, wie wir nachher bei der Bootsübergabe feststellen werden.

Gegen 17 Uhr kommen wir in Diélette an. Das Boot, eine 11 Jahre alte Feeling 486 namens Astrid, versetzt uns in einen Schockzustand: Ungepflegter Eindruck, fast nichts funktioniert. Nach 4h Radebrechen auf Französisch mit dem Bootmeister klärt sich manches auf. Bis auf einige nicht ganz so wichtige Anzeigeeinstrumente funktioniert das meiste irgendwie. Bleibt das nicht in Gang zu bringende Navigationslicht (Kabelbruch – aber es gibt ja noch die Dreifarbenlaterne), klemmende Blöcke und eine magerere technische Ausstattung (kein Navtex, Kartenplotter, Radar und nur Feststoffwesten). Egal, wir haben keine Alternative. Um 21 Uhr sind wir fertig mit der Welt und fallen nach einem kurzen Abendessen erschöpft ins Bett.



31.5.08 Samstag: Diélette – Alderney (36nm)

Um 7 Uhr legen wir ab, da wir bis 2h nach Hochwasser über den Sill des inneren Hafenbeckens müssen. Im Vorhafen haben wir noch etwas Zeit und legen an der Tankstelle an. Plötzlich merken wir, dass wir unser Crewmitglied Ludger vergessen haben. Typischer Anfängerfehler: Ablegen ohne Durchzählen der Crew. Ludger kommt zu Fuß nach, genauso wie Francois, der heute mit uns Spinnakertraining machen wird. Es ist noch Zeit für ein kurzes Frühstück und gegenseitiges Vorstellen, dann geht es los.

Leider weht fast überhaupt kein Wind. Trotzdem fangen wir unser Spinnakertraining vor der romantischen Kulisse des AKW Flamanville an. Mein Vorschlag, den Wind durch den Fahrtwind vom Rückwärtsfahren unter Motor zu simulieren, wird von Francois leider verworfen. Das ist ihm als Regattasegler wohl zu unsportlich.

Im Eifer des Gefechts haben wir eine Fischerboje übersehen und unsere sowieso schon geringe Fahrt wird gestoppt. Mit unerschütterlicher Gelassenheit holt Francois die Leine der Boje dicht, belegt sie an der Heckklampe, knotet die Boje ab und zieht die Leine unter unserem

Boot durch. Die Boje wird wieder befestigt und nach Lee geworfen und schon geht es weiter. So einfach ist das also. Ein Glück, dass die Schraube nicht lief...

Da der Wind ganz einschläft, geht es unter Motor zurück nach Diélette, wo wir Francois wieder absetzen und letzte Einkäufe erledigen.

Um 16 Uhr (6h nach Hochwasser Dover) starten wir erneut, diesmal mit Ziel Alderney. Schon bald befinden wir uns im gefürchteten Alderney Race. Heute kann man es nur durch leichte Strudel erahnen, aber bei starkem Wind gegen Strom wird es hier garantiert sehr ungemütlich.

Obwohl wir (5 Physiker an Bord) die Gezeitenstromtafeln im Reeds Almanach genauestens konsultiert haben, entsteht einige Verwirrung: Alderney liegt ca. 30° querab zu unserer geplanten Fahrtrichtung durchs Wasser. Das haben wir nicht anders erwartet. Aber der im GPS einprogrammierte Wegpunkt von Alderney lässt sich nicht erreichen. Egal ob wir backbord oder steuerbord steuern, der Richtungszeiger erreicht nie sein Ziel. Des Rätsels Lösung: Wir werden schneller nach NE vertrieben, als wir nach NW fahren können. Trotzdem kein Problem, wir halten nach W gegen so weit möglich und der Strom wird wieder schwächer, so dass wir den Wegpunkt gut erreichen können. Optimiert hätten wir unsere Route noch durch Aufaddieren der Stromvektoren über die geplante Fahrtzeit der Strecke durchs Wasser und entsprechend berechnetes Vorhalten. Navigation betreiben wir übrigens hauptsächlich mit dem Shell-Atlas (wichtig: der von Imray, nicht der von der Tankstelle!), der dieses Verfahren genau erklärt und wertvolle Tipps zu geeigneten Tiden-Zeitfenstern gibt.



Schnell ging es durch die Stromunterstützung in jedem Fall: Um 19 Uhr liegen wir in Alderney an der Boje fest und machen uns bereit für den Landgang mit Dinghi. Leider entspricht dieses dem allgemeinen Bootszustand: Der Außenborder geht dauernd aus, das Dinghi verliert Luft und nimmt Wasser auf. Hart an der Grenze zur Badetour. Nach einem ausgedehnten Spaziergang um die Hafnbucht geht es im Dunkeln wieder zurück ins nasse Dinghi. Wahrscheinlich sind diese Dinghifahrten schuld, dass wir keine rechte Sympathie für Alderney entwickeln können. Dafür gewöhnen wir

uns immer mehr an den ziemlich unperfekten Zustand unserer Yacht, die uns für diese Woche immer mehr zur Heimat wird.

1.6.08 Sonntag: Braye/Alderney – Poole (68 nm)

Um 8 Uhr MESZ legen wir ab. Die mitteleuropäische Sommerzeit bleibt unsere Bordzeit während des ganzen Törns, anders wäre es zu kompliziert. Kompliziert ist es sowieso schon: Die französischen Gezeitenangaben im Reeds Almanach beziehen sich auf „Time Zone - 0100“, also unsere MEZ, die Winterzeit. Dagegen werden für England und die Kanalinseln die Gezeiten als „Timezone UT“ angegeben, 2h nach MEZ und 1h nach BST, der britischen Sommerzeit. Die Sommerzeit wird als „local time“ für Wettersendungen im Radio angegeben, basierend auf der Zeitzone des Landes, zu dem der Sender gehört.

Wenigstens Gezeitenströme spielen heute keine Rolle. Da wir für die Kanalüberquerung 12h planen, werden wir 6h nach West und 6h nach Ost getrieben – das gleicht sich aus. Erstmals gibt es Frühstück auf See mit Motor und Autopilot. Wegen Windmangel bleibt es leider bei dieser Kombination. Schiffe sind auch kaum in Sicht, deswegen widmen wir unsere Energie der Zubereitung von Spaghetti Carbonara, die wir im schönsten Sonnenschein an Deck verzehren.

Nach einem komplett ereignislosen, aber sehr entspannenden Tag fahren wir an den Kreidefelsen vorbei Richtung Poole. Ein dicker, freistehender Felsen hat den schönen Namen „Old Harry“. Glücklicherweise ist er nicht allein, denn „Old Harry's wife“ steht direkt neben ihm. Überhaupt scheint man in England Eigennamen zu schätzen. Auch die Tonnen des Fahrwassers von Poole, in das wir bald einfahren, haben Namen wie „Diver“ oder „Aunt Betty“.

Der Kulisse des Stadthafens ist bemerkenswert: Werden linker Hand Maschengüter auf Rostkähen umgeschlagen, so sind Yachthafen und die Geschäftshäuser auf edel getrimmt. Große Motoryachten bestimmen das Bild. In den Strassen dahinter wiederum ge-

wöhnliches Hafengebäude mit Pubs, Szenebars, Imbissen und Tattoo-Studios. Unser Wunsch nach deftigem englischen Beef lässt sich leider nicht erfüllen, da hier um 21 Uhr BSE (nein,

BST) kein Pub mehr Essen serviert.

Also holen wir uns ganz klassisch Fisch und Chips, unklassisch ist nur der deutsch sprechende türkische Besitzer der Imbissbude. Wir kämpfen jeder mit 2 riesigen panierten Fischstücken und einem Berg handgeschnittener Pommes Frites, die durch reichlich Mayonnaise am Herunterfallen gehindert werden. Dagegen ist ein Teller deutsche Currywurst Schonkost, und kaum einer schafft seine Portion. Da in England das Sicherheitsbedürfnis anscheinend groß ist, ist der Hafen mit einem Stahltor, Videokameras und von



von Wachpersonal gesichert, und so fallen wir beruhigt in die Kojen und lassen unsere Mägen gegen Fish & Chips kämpfen.



2.6.08 Montag: Poole – Cowes (32nm)

Nach Ausschlafen und einem ausgedehnten Frühstück geht es los in die Stadt. In der St. James Church spricht uns der Reverend persönlich an, ob wir nicht eine kleine Kirchenführung wünschen. Wir wünschen, und hier finden wir England in einer liebenswürdigen, leicht skurrilen Schrulligkeit vor, wie man es aus dem Fernsehen kennt. Als Besonderheiten gibt es einen Platz für den Sheriff, und da dieser eine spießartige Waffe mit sich führt, wurde kurzerhand ein Spießhalter aus Messing an die Kirchenbank geschraubt. Jeder Platz in den Bänken hat ein von den älteren Damen der Kirchengemeinde in mühevoller Kleinarbeit besticktes Kissen zum Knien. Als Motive für die Kissen wurde genommen, was thematisch gerade dran war. Da waren zum einen Kinder, Tiere und Natur (wie man das in Deutschland erwartet hätte), aber auch Panzer und Jagdflugzeuge fehlten nicht. Gesundheitlich bekommt einem die Arbeit als Reverend offensichtlich gut – ein Vorgänger des aktuellen Reverend hat diese Arbeit 60 Jahre lang ausgeübt. Vielleicht wird dieses Arbeitszeitmodell für Deutschland ja auch wieder aktuell...

Nach Stadtbummel und Museumsbesuch geht es um 13 Uhr (1 ½ h nach Hochwasser Dover) wieder los. Leider ist immer noch kein Wind in Sicht, dafür Regen und Dunst. Motor und Autopilot fahren uns zu den berühmten Needles, die wir mit Kentern des Stroms erreichen. Wir genießen das gespenstische Panorama der Needles im Nebel und fahren mit Motor und Stromunterstützung weiter. Da das Wetter sehr bescheiden ist und der Wetterbericht für Mittwoch SW-Wind angesagt hat, beschließen wir, den Englandaufenthalt abubrechen. Cowes und Portsmouth stehen zur Wahl für heute abend. Ein Anruf beim Stadthafen in Portsmouth ergibt, dass man keinen Platz mehr hat (oder keine Charteryachten wünscht, wie der Shell-Atlas berichtet). Da wir keine Lust auf Riesenmarinas haben, gehen wir nach Cowes. In der Hafeneinfahrt passieren wir eine Fährre und es wird eng – aber nicht für uns: Kaum hat uns die Fähre passiert und Gas gegeben, da taucht aus dem Dunst die Queen Mary II auf, die nach Southampton will. Wütendes Gehepe, die Fähre dreht ab. QM II und unsere Astrid fahren in Ruhe ihre Manöver zu Ende.

Ansonsten ist Cowes ein recht beschaulicher Ort, in dem die Seglerwelt noch ist, wie sie sein soll: Es wird gefeiert, an Booten geschraubt und die Regatta für den nächsten Tag vorbereitet. Der Hafenmeister empfiehlt uns seinen Lieblingspub (Pier View) und wir geniessen zur Abwechslung Nachos und Salate.

3.6.08 Dienstag: Cowes - Cherbourg (85nm)

Immer noch Regen, dafür endlich Wind. Um 10 Uhr (2h vor Hochwasser Dover) legen wir ab. Das ist gerade der Zeitpunkt, an dem der Strom gegen uns kentert. So haben wir zwar im Solent etwas Strom gegenan, haben aber den Strom ab der E-Spitze der Isle of Wight (Foreland) in voller Kraft in unsere SW Richtung. Wegen der 5bf Westwind planen wir für die restliche Überfahrt nach Cherbourg 12h ein, so dass der Querstrom wieder ignoriert werden kann. So die Theorie. In der Praxis heißt es erstmal Kampf mit unseren Rollsegeln, die sich verhakt haben – mitten in einem Regattafeld vor Cowes. Wir gewinnen (gegen unsere Segel) und segeln entspannt platt vorm Laken den Solent entlang. Der Tanker, der vor uns aus dem Nebel auftaucht entpuppt sich als Festung „No man's Land“. Jetzt können wir auf Halbwindkurs gehen, und unsere Rechnung geht auf: Mit knapp 11 Knoten über Grund rasen wir Cherbourg entgegen.

So schön die Fahrt ist, sie bekommt nicht jedem gut. Gebeutel von Kälte, Regen und Seegang opfert die halbe Mannschaft Rasmus. Hatten erst alle die schnelle Fahrt im Cockpit genossen, mag jetzt keiner mehr rausgehen. Zum ersten Mal auf diesem Törn merke ich, dass ein Wachplan doch keine so schlechte Idee gewesen wäre. Zumal jetzt auch die Genua Probleme macht: sie lässt sich nicht mehr reffen, weil sich die Reffleine in der Rollanlage vertörnt hat.

Wir gehen auf Raumwindkurs und gut angeleint versuche ich das Gewirr zu entknoten. Nach kurzem Kampf gelingt es und gerefft nehmen wir wieder Kurs auf Cherbourg. Bei diesem Wetter sind wir jetzt sehr dankbar für den Linseneintopf in Dosen, den vorher keiner haben wollte – denn kochen mag jetzt keiner mehr.

Alles wird wieder gut: wir sind satt, machen Mittagsschlaf, der Regen hört auf, der Seegang wird weniger und die Sonne lässt sich wieder blicken. Leider ist jetzt auch der Wind fast weg und unsere Fahrtzeitberechnung damit hinfällig. Der Strom kentert bald nach Osten, so dass wir den Rest mit Motor fahren müssen.

Die Ankunft in Cherbourg um Mitternacht ist spannend. Auf 5 Meilen Entfernung stimmen alle Lichter mit der Karte überein, doch die Lichter werden bei näherer Entfernung immer mehr. Eine Tonne schaltet unvermittelt ihre Farbe von rot auf gelb und grün und outet sich damit als Verkehrsampel. Die spannende Frage lautet: Wo ist die Hafenummauer von Cherbourg? Wir finden sie durch eifriges Lichtersuchen und pausenloses Eintragen der Position auf der Karte. Kartenplotter oder Suchscheinwerfer hat sich unser Vercharterer leider gespart. Zum Glück ist der Yachthafen gut beleuchtet und wir machen erleichtert kurz nach Mitternacht fest (natürlich nicht ohne Anleger, da sind wir hart zu uns).

4.6.08 Mittwoch: Cherbourg – Sark (43 nm)

Trotz der späten Ankunft am Vortag müssen wir um 10 Uhr wieder los, denn es gilt um 13 Uhr (Hochwasser Dover) das Cap de la Hague zu erreichen um mit dem Strom nach Sark zu fahren. Den leichten Gegenstrom am Anfang nehmen wir gerne in Kauf, in Küstennähe ist er schwach, teils haben wir sogar einen Nehrstrom in unsere Richtung.

Als Frühstück auf See gibt es heute Croissants satt, die zwei wohlmeinende Crewmitglieder unabhängig voneinander in großen Mengen eingekauft haben. Eine so solide Grundlage im Magen können wir gut gebrauchen, denn Landnähe am Cap de la Hague, die Springzeit und auch der rückdrehende Wind erzeugen Kreuzsee pur, Geschaukel wie am Jahrmarkt. Gleich hinter dem Kap hört die Schaukelei wieder auf und wir segeln entspannt auf Halbwindkurs im Rekordtempo mit dem Strom nach Sark.



Kurz nach 16 Uhr kommen wir an, und wegen der vielen Felsen im Wasser ist jetzt genaue Wegpunktnavigation angesagt um im genau einzuhaltenden Winkel unsere Ankerbucht „La Grève de la Ville“ zu erreichen. Wir haben Glück, erreichen die vorletzte Mooringboje und werden gleich vom Hafenmeister begrüßt und zur Kasse gebeten. Einklarieren ist angesagt, denn Sark gehört nicht zur EU. Der Baedeker belehrt uns, dass hier die letzte Feudalherrschaft Europas besteht, bei der die Hauptmacht bei einem Seigneur als Lehnsherren und seinen Tenants als Vasallen liegt. Das wollen wir uns gerne ansehen und fahren mit dem Dinghi an den Strand. Sark ist wirklich ein Highlight, sein subtropischer anmutender Bewuchs, die englischen Gärten und die Pferdefuhrwerke versetzen uns in eine andere Welt, in ein englisches Lummerland

(wobei die Eisenbahn auf Alderney geblieben ist). Besonders imposant ist der Übergang zu Little Sark: Ein abschüssiger steiler Pfad, von Kriegsgefangenen 1945 mit Betonmauern eingefasst, verbindet beide Inselteile. Links und rechts geht es fast senkrecht hinunter und man sieht die Wogen gegen die Felsen klatschen. Bestimmt ein guter Ort um einen Krimi zu drehen.

Beim Abendessen gehen wir in ein sehr vornehm erscheinendes Restaurant. Leider trägt der Schein, wir werden ständig vergessen und die Knoblauchbaguettes sehen aus wie vom Aldi-

regal frisch auf den Tisch. Immerhin sind die Fisch & Chips auch nicht schlechter als von der Imbissbude und so gehen wir gut gestärkt zurück zum Boot.

Am Strand sind wir froh, dass uns der Hafenmeister den Tipp gab, das Dinghi so hoch wie möglich zu ziehen, denn der Strand ist weg – Flut eben. Wir lassen das Dinghi direkt von der schmalen Betontreppe zu Wasser, was sich als recht spannend erweist: Schwell und Dunkelheit nehmen rascher zu als wir paddeln können (der Aussenborder hat seinen Geist aufgegeben), aber mit etwas nassen Hosen schaffen wir es. In der Nacht schlafen wir schlecht, trotz recht ruhiger See stampft das Boot sehr stark im Schwell.

5.6.08 Donnerstag: Sark – St. Helier/Jersey (30 nm)

Spontan beschliessen wir, unseren Törn um einen Tag zu verlängern, um noch Jersey sehen zu können. Ein Anruf beim Vercharterer und etwas Gefeielsche um den Preis und die Sache ist perfekt. Trotzdem müssen wir mit dem Losfahren noch bis zum Mittag warten, denn erst eine Stunde nach Hochwasser Dover geht der Strom in Richtung Jersey. Wir nutzen die Zeit um die Nachbarinsel Brecqhou zu umrunden, die einem ebenso reichen wie merkwürdigen Brüderpaar gehört. Sie streben politische Unabhängigkeit für sich an und sollen ihre Insel sogar mit einem Atombunker aufgerüstet haben. Von weitem ist wenig zu sehen, und näher trauen



wir uns wegen starker Strömung und mangelnder Ortskenntnis nicht heran.

Also fahren wir auf Halbwindkurs weiter nach Jersey. Kurz vor dem Südwestkap

„Corbiere“ taucht eine andere Yacht von hinten auf und kommt rasch näher. Das lassen wir uns natürlich nicht gefallen, halsen nach Erreichen des Kaps und setzen den Spinnaker. Ein Fehler, wie sich sofort herausstellt. Zum einen sind wir zu langsam beim Setzen, zum anderen ist das Fahrwasser von Untiefen umgeben und sehr schmal. Außerdem kommt der Hafen rasch näher und der Verkehr nimmt zu. So hektische Manöver sind wir auf diesem Törn bisher nicht gefahren. Als der Spinnaker endlich wieder in seiner Tasche liegt, sind wir schweißgebadet – und unser Gegner längst verschwunden.

Im Vorhafen von St. Helier treffen wir auf deutsche Chartercrews und üben uns sofort in der deutschen Nationaldisziplin, dem Meckern. In der Tat ist ihr Boot (und unseres auch) nicht in dem Zustand, den man von zuhause zu Recht gewohnt ist. Die Zeit bis zum Öffnen des inneren Hafens ist viel zu kurz, um sich gegenseitig alle Mängel aufzuzählen. Festmachen (gelingt), dann der Versuch eines Kartoffelgratins (gelingt nicht, da der Ofen nichts taugt) – also gibt es Kartoffelsuppenbrei mit Würstchen. Mit einem Spaziergang durch die sehr schöne Altstadt und Live-Musik im Pub klingt der Abend aus.

6.6.08 Freitag: St. Helier/Jersey – St. Peter Port/Guernsey (32nm)

Viel zu früh müssen wir schon wieder los, bei Aufbruch gegen 8 (5 ½ h nach Hochwasser Dover) lockt ein günstiger Strom Richtung Guernsey hinter dem Kap „Corbiere“. Wir haben schönsten Segelwetter mit Windstärke 3 aus NW. Leider liegt Guernsey ziemlich genau in NW, und so ist Kreuzen angesagt. Nach einiger Zeit geben wir entnervt auf. Durch Strom, Wellen oder aus anderen Gründen beträgt unser Wendewinkel etwa 100 Grad – damit kommen wir nicht rechtzeitig an. Das Problem ist der Strom bei Guernsey, der uns nachmittags mit den vollen 5 Knoten der Springzeit entgegenkommen wird. Also werfen wir den Motor an und fahren Guernsey direkt entgegen. Unterwegs dauernd Blicke auf die Gezeitenstromkar-

ten, denn eigentlich müsste es eine günstige Strömung in unsere Richtung geben. Tut es aber nicht, niemand weiß so recht warum. Mit höchster vertretbarer Marschdrehzahl fahren wir weiter und suchen auf der Karte nach Notankerplätzen. Wir kommen noch rechtzeitig an, können aber immer noch keinen Strom feststellen. Gibt es heute keinen? Wir werden es nie erfahren, zumal unsere Logge nicht wirklich zuverlässig ist.

Kurz nach 14 Uhr kommen wir in St. Peter Port an. Hier erweist sich der Shell Atlas als Vorteil: Während der Reeds Almanach kommentarlos Waiting pontoons zeigt und einen „Yacht Track“ zur Einfahrt, weist der Shell Atlas explizit darauf hin, dass dieser Weg zu den Waiting Pontoons bei Springniederigwasser (was wir gerade haben) nicht benutzt werden kann, sondern man an den Fähren vorbei um einen im Hafen liegenden Rettungskreuzer herum zu den Pontoons fahren soll. Ein klarer Pluspunkt für den Shell Atlas – wir hätten sonst recht ungemütliche Stunden im Schlick verbracht.



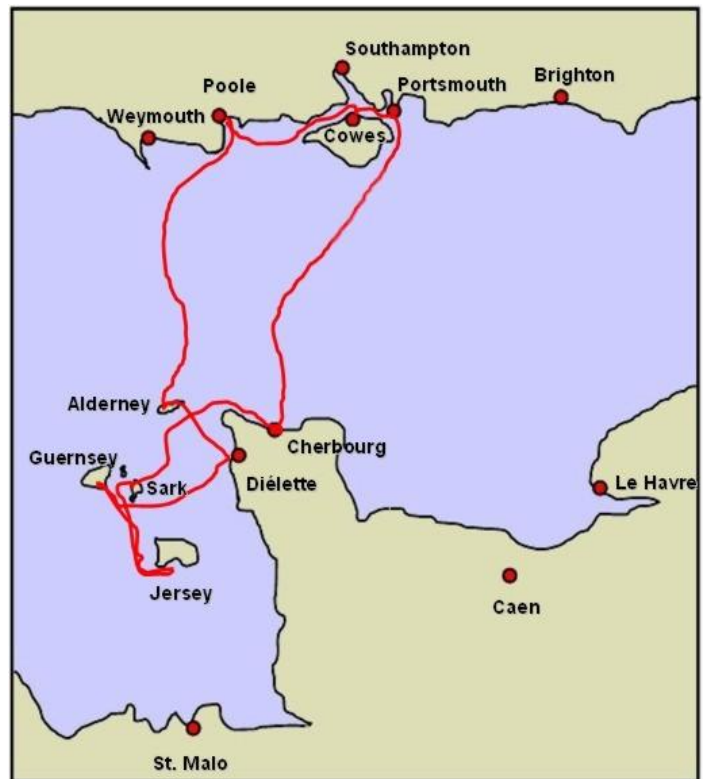
Wir beschließen am Waiting Pontoon zu bleiben, da wir am nächsten Morgen noch vor Öffnung des Tores weg müssen. Aber erstmal ist Bezahlen und Einklarieren beim Hafenmeister angesagt. Unser Hinweis, dass wir doch von Jersey kommen, interessiert ihn nicht wirklich. „Well, it’s better – that are strange people down there in Jersey“ rechtfertigt er seine Formalitäten. Nach der obligatorischen Dinghifahrt genießen wir das Stadtleben in St. Peter Port. Man sieht der Stadt den Reichtum und die Tourismus deutlich an. Vor 3 Jahren war die alte Markthalle noch in Betrieb, in der ein geschäftiges Chaos herrschte und die Fleischer die Lammkoteletts mit dem Beil hackten. Mittlerweile wurde sie umgebaut in ein relativ gesichtsloses Shopping Center und die Lammkoteletts liegen eingeschweißt im Kühlregal. Das tut unserer Kochwut jedoch keinen Abbruch, nachdem wir in zähen Diskussionen eine Mehrheit für Resteessen verfeinert mit frischem Fleisch gegenüber der Restaurantfraktion errungen haben. Dank Ludgers exzellentem Wein schmecken auch die Reste sehr lecker und so machen wir uns mit dem Dinghi auf zur Besichtigungstour zum Castle Cornet am Hafen. Am Kai trifft sich die Jugend der Stadt beim Angeln, von 9 – 16 Jahren ist alles vertreten. Sogar 14-jährige Mädchen sind begeistert mit ihren Angelruten dabei, scheinen sich aber weniger für die Fische zu interessieren, was ich aus der gähnenden Leere ihrer Fangeimer schließe.

7.8.08 Samstag: St. Peter Port/Guernsey – Diélette (30nm)

Heute ist der letzte Tag, mittags wollen wir wieder nach Hause fahren. Deswegen wird um 7 Uhr ohne Rücksicht auf die Befindlichkeit der Crew abgelegt. Motor und Autopilot bescheren uns ein stressfreies Frühstück, aber dann wird gesegelt. 4h nach Hochwasser Dover bedeutet Strom in Richtung NE nach Diélette, unserem Ausgangshafen. In Kombination mit einem frischen NW-Wind heißt das 10 Knoten Fahrt in die richtige Richtung und Segelspaß pur. Trotzdem halten wir vorsichtshalber 20° nach Süd vor, da der Strom später nach N drehen wird. Elko, unser heutiger Steuermann, meistert das souverän. Auch als wir ihn darauf hinweisen müssen, dass sein GPS schon seit einiger Zeit wegen leeren Batterien ausgefallen ist, knurrt er nur „ich bin doch nicht multi-tasking-fähig“ und segelt ruhig weiter. Wahrscheinlich hat er Recht, denn schon nähert sich das Atomkraftwerk von Flamanville und wir haben nach

guten 4h Fahrt die 30 Meilen nach Diélette geschafft. Anlegen, Tanken, Auspacken, Bootsübergabe – jetzt klappt alles wie am Schnürchen. 356 Meilen liegen hinter uns und unsere Segelwoche ist vorbei. Wir lassen sie mit einem Mittagessen in der Hafenkneipe ausklingen und fahren dann nach Hause.

Fazit: Schön war's. Der Kanal bietet als Segelrevier eine gelungene Mischung aus navigatorischem Anspruch, beeindruckender Natur, hübschen kleinen Städtchen und interessanten Inseln. Interessant auch die Erfahrung, dass man am gleichen Tag schwitzen und frieren kann und sich vom Regen durchnässt trotzdem noch einen Sonnenbrand holt. Die Regel „4 seasons a day“ kann auch hier gelten. Erholungssuchende Langschläfer mit Badeambitionen sind hier nicht am richtigen Platz. Wahrscheinlich ist deswegen die Zahl der Charteranbieter in der Gegend sehr gering, obwohl Diélette und Cherbourg ideale Ausgangspunkte für Wochentörns nach England und zu den Kanalinseln sind – diese Flexibilität hat man am großen Charterhafen St. Malo nicht. Offensichtlich trägt dieses Nischendasein dazu bei, dass bei den Vercharterern kein Leidensdruck bezüglich Verbesserungen bei Bootszustand und Ausrüstung aufkommt. Und trotzdem, die Inseln (einschließlich England) haben ihren besonderen Reiz, und so werden wir bestimmt wiederkommen.



Bei Fragen bin ich erreichbar als FelixW unter forum.yacht.de oder www.skipperguide.de