

Helmut Feil

Logbuch der SY "Hallodri"

*Abenteuer, beruht auf einer
wahren Begebenheit*

*1. Auflage
November 2014*

Falls zwischen den Personen im Buch und solchen,
die im heutigen Portugal und Spanien oder Deutschland leben,
irgendwelche Ähnlichkeiten auftreten sollten,
so ist das in jeden Fall beabsichtigt und kein Zufall.

Umwelthinweise:

Dieses Buch wurde von mir selbst gestaltet und auf dem Papier gedruckt,
dass ich gerade zur Verfügung hatte.

Ungekürzte Erstausgabe

Alle Rechte vorbehalten.

(c) Helmut Feil

Einbandgestaltung: helfei

Einbandfotos: helfei und unbekannter Fotograf.

Buch Nr.000 001

Auf Erläuterungen der Namen und Begriffe verzichte ich hier,
bitte selbst informieren.

Zitate wurden nicht wissentlich verwendet,
oder es wird gesondert darauf hingewiesen.

Nähere Informationen gerne unter

helmut_feil@yahoo.de

[HTTP://HELFEIBOOKS.JIMDO.COM/](http://HELFEIBOOKS.JIMDO.COM/)



HELMUT FEIL

Logbuch der SY

„Hallodri“

Erzählung nach wahren

Begebenheiten

LOGBUCH DER SY-HALLODRI

Donnerstag 03.10.2013, Tag der Deutschen Einheit, Feiertag 06:10 Uhr

Ich bin Werkschützer bei einer riesenhaften Firma mit vielen Lagerhallen. Manche nennen mich auch Pförtner, das ist mir inzwischen auch schon egal. Ich bin ganz alleine im Werk.

Erfahrungsgemäß ist an solchen Feiertagen auch nicht viel los. Darum bereite mich auf einen geruhsamen Tag vor. Meine Schicht wird 12 Stunden dauern.

Ich schaue aus dem Fenster meines Wachlokales. Es ist noch finster, das große Tor ist ins Schloss gefallen. Alles ist friedlich.

Ich war nicht immer Pförtner. Ich denke an andere Zeiten, an bessere Zeiten. Ich denke an meinen Traum, den ich hatte, als ich noch jünger war. Ich denke an mein Segelboot, an den menschenleeren Atlantik Strand, an meine Insel im Atlantik. An die Insel Culatra und an alle meine Freunde, die ich dort zurückgelassen habe.

Neben mir liegen zwei vertraute alte vergriffene Notizbücher. Logbuch nannte ich sie großspurig. Die waren von Anfang an mit dabei, ich schlage die erste Seite auf. Ein etwas muffeliger Duft steigt in meine Nase. Die Umschläge sind abgenutzt und die inneren Seiten etwas vergilbt.

Ist noch gar nicht so lange her, denke ich, als ich die Überschrift der ersten Seite lese.

Logbuch der SY-Hallodri RG

1994

1. TAG

Dienstag 26.04.1994 Marina Saal an der Donau

15:10 Uhr. Endlich unterwegs:

Nach fast zwei-jähriger Vorbereitung konnten meine Frau Carmen und ich schließlich die Leinen losmachen und auf Fahrt gehen.

Die letzten Jahre verbrachten wir mit Lesen von Segelbüchern. Wir besuchten Bootsmessen. Darüber hinaus träumten wir von einer schönen unbeschwerten Zeit im sonnigen Süden. Den kalten Wintern sowie den verregneten Sommertagen Deutschlands den Rücken kehren war unser Ziel.

Was sollte schon schief gehen? Wir waren jung und obendrein voller Abenteuerlust.

Wir bauten uns gegenseitig auf in unseren Plänen und Träumen. Da konnte es gar kein zurück mehr geben, wir waren uns gegenseitig verpflichtet, das zu vollbringen.

Eine richtige Vorstellung, wo es hingehen sollte, hatten wir nicht. Der Weg sollte als Erstes das Ziel sein. Darum entschlossen wir uns, weil man ja ein Ziel braucht, nach St. Carlos de la Rappida zu segeln.

Das war ein kleiner Fischerhafen in Spanien am Mittelmeer, wo wir 1992 unseren Weihnachts-Urlaub verbrachten. Und genau da fassten wir den Entschluss, mit einem Segelboot einen Teil der Welt sehen zu wollen.

Wir setzten uns einen Termin. Anfang April 1994 wollten wir los. Auf diesen Termin arbeiteten wir hin und machten uns gegenseitig Mut. Das machen wir schon, das wird toll! War unser Motto.

Als es dann so weit war, die wichtigste Anschaffung für unser Vorhabens zu besorgen. Wir brauchten ein Schiff. Stellten wir ernüchternd fest, dass wir uns das eigentlich gar nicht leisten konnten. Aber von solchen Kleinigkeiten wollten wir uns da auch nicht aufhalten lassen.

Wir suchten ein Boot in unserer Preisklasse. Was haben wir Kataloge gewälzt, Boots Markt Hefte studiert weiterhin uns auf Boots und Freizeitmessen umgesehen. Da gab es jede Menge Angebote, aber alles etwas, bis viel zu teuer.

Schiffe werden aus den unterschiedlichsten Materialien gefertigt. Schiffe, deren Bootskörper aus Holz gebaut sind. So sagt man, haben Charakter, die leben.

Nachteil Holz modert leicht im Wasser und dann gibt es nicht nur den Holzwurm der versucht das Boot zu fressen. Holz ist bei einer Kollision mit anderen Sachen, die im Wasser treiben, nicht besonders stabil.

Vorteil: Kleinere Reparaturen lassen sich allerdings leicht selber

ausführen. Zur Not auch mit Primitiven mitteln. Ein Holz Boot muss immer gepflegt werden. Unterwasseranstrich und Lacke schützen das Holz. Ein Holz Boot hätten wir uns schon vorstellen können.

Stahl. Stahl ist ein hervorragendes Material um Schiffe zu bauen. Langlebig, robust und stabil bei Kollisionen. Gegen Rost schützt man es mit Farben und Lacken. Allerdings gibt es Stahlschiffe meist erst ab 9 Metern und in guten Zustand für uns nicht zu bezahlen.

Aluminium ist ein sehr gutes, pflegeleichtes Material um Schiffe zu bauen. Aber sehr teuer. Unerschwinglich für uns.

Beton: Es werden sogar Boote aus Beton gebaut. Wegen der erforderlichen Dicke des Materials und den daraus resultierenden hohen Gewicht, sind Schiffe unter 10 Metern kaum zu gebrauchen.

Boote kann man aus allen möglichen und unmöglichen Materialien bauen. Zum Beispiel: Schilf, Bambus, leeren Wasserflaschen und alten Ölfässern und, und, und. Aber so abenteuerlich wollten wir unsere Reise dann doch nicht beginnen.

Polyester, Glasfaser verstärkter Kunststoff. Dieser moderne Baustoff für Boote hatte uns von vornherein interessiert. Stabil, leicht und vor allen sehr pflegeleicht. Diese Wasserfahrzeuge werden vor allen von Holz Boot Besitzern als Jogurt Becher bezeichnet. Das sollte uns aber nicht stören.

Etwas Besseres als eine Neptun 212 aus Glasfaser verstärkter Kunststoff konnten wir uns nicht leisten. Aber da war alles, was wir brauchten. Ein gemütliches Doppelbett im Bug, eine kleine Küche mit fließend Wasser, Spülbecken und ein zwei-flammiger Benzinkocher. Dann gab es noch 2

sogenannte Hundekojen links und rechts im Mittelschiff. So hatte unser schlichtes Schiff theoretisch 4 gemütliche Schlafplätze. Den Fußraum der Hundekojen stopften wir mit Reisetaschen voll in denen unsere Garderobe, untergebracht wurde. Den Rest der Hundekojen nutzten wir als Sitzfläche. Einen gewaltigen Nachteil hatte unser schwimmendes Heim dann doch. Keine Stehhöhe. Das war nun mal ein Kompromiss, den wir aber Eingehten wollten, ja mussten. Aber wir waren ja noch jugendlich und das kann ganz gemütlich werden, redeten wir uns ein. Außerdem waren wir ja Abenteurer. So redeten wir unser schlichtes Segelboot schön. Ein bisschen weniger als 6,50 Meter hatte unsere Neptun 212. Wenn man genau umrechnete, 21,2 Fuß ergeben 6,46176 Meter. Mit Bugsprit und angehängter Ruderanlage war es weit über 7 Meter. Nach dem Kauf stellten wir das Segelschiff in die Einfahrt vor unserer Doppelgarage in Berhardswald. Von unserem Balkon aus sah das Boot fürwahr ungemein riesig aus. Es war gepflegt und in sehr guten Zustand, mit etlichem Zubehör.

Jetzt stellte sich nur noch die Frage: wo wir die unser Abenteuer beginnen wollten.

Regensburg liegt ja für bayerische Seefahrer sehr verkehrsgünstig an der Donau.

Von der Mündung der Donau im Schwarzen Meer und oder über den Rhein-Main-Donau-Kanal hatten wir Verbindung zu allen Weltmeeren.

Daher fassten wir den Entschluss die Donau abwärtszufahren und übers Schwarze Meer nach Griechenland. Das reichte ja erstmal als grobe Planung, dann konnte man ja weitersehen.

Wir begannen mit der Ausarbeitung und fragten beim Wasser ADAC nach Fluss-Karten. Dann die Ernüchterung, in Jugoslawien war Krieg und gerade an diesen Abschnitt der Donau wurde besonders hart gekämpft. Dieses Risiko wollten wir nicht eingehen. Da würde das Abenteuer selbst für unsere Verhältnisse schon sehr früh und hart beginnen. Und wenn das Abenteuer dann schon wieder zu Ende gewesen wäre, fänden wir mehr als Schade. Risiko O.K. aber das Leben fahrlässig aufs Spiel setzen wollten wir dann doch nicht. Wir wollten überhaupt nicht scheitern und so weit wie möglich unsere Träume leben.

Wir zogen noch in Erwägung unser Boot nach Italien zu Trailern und von dort zu starten, was wir aber gleich wieder verwarfen.

Wir wollten in der Donau starten, und wenn es stromabwärts nicht geht, dann eben stromaufwärts.

Logbucheintrag: 1. Tag

Bei Km 2411 der Donau ging es bei etwas zurückgegangenen Hochwasser mühsam stromaufwärts. Bereits nach 2 Km erreichten wir den Main-Donau-Kanal. Da ging es ohne nennenswerte Strömung, die unseren fünf PS starken Motor sehr entgegenkam schon flotter voran. Von dem geringen Tiefgang des Bootes, und den guten Laufeigenschaften des Außenborders waren wir freudig überrascht. Da wir noch keine Gelegenheit hatten mit unseren erst vor sechs Monaten gekauften Segelbootes eine Probefahrt zu machen.

Das An- und ablege Manöver der ersten Schleuse in Kelheim klappte prima. Was uns auf die noch kommenden 49 Schleusen bis zur Mündung in den Rhein zuversichtlich stimmte. Um 19.15 Uhr erreichten wir glücklich Riedenburg im Altmühltal mit einer langen Kaimauer zum Festmachen direkt im Stadtzentrum. Zurückgelegte Km 19. Nicht viel für den ersten Tag, doch wir waren unterwegs. Wir konnten es gar nicht richtig fassen. Unser Abenteuer hatte begonnen, unser Traum wurde Wirklichkeit, wir saßen glücklich in unserem kleinen Boot.

Mittwoch 27.04.1994 2. Tag

Nach einem knappen Frühstück begaben wir uns reiselustig auf zur nächsten Etappe. Um 16:00 Uhr legten wir in Berching an, um Proviant zu kaufen. Der Liegeplatz wäre günstig gewesen, um die Nacht da zu verbringen, jedoch wollten wir zu dieser frühen Uhrzeit noch ein paar Km zurücklegen. Da wir meinten, die 21 Km bis zur nächsten Schleuse in Hilpoldstein könnten leicht noch zu schaffen sein. Wir tuckerten mit halb Gas dahin und legten so pro Stunde etwa acht Kilometer zurück. Um 19:00 Uhr hatten wir noch 10 Kilometer bis zur Schleuse. Um die Fahrzeit etwas zu verkürzen, wurde der Gasgriff etwas höher aufgedreht. Gemächlich begann es zu dunkeln, ich setzte eine Positionslaterne. Als die Lichter der hellerleuchteten Schleuse vor uns auftauchten, begannen sich die Ereignisse zu überschlagen. Plötzlich begann der Motor zu stottern und ging schließlich ganz aus.

Durch die schnellere Fahrt war der Treibstoffverbrauch höher als wir angenommen hatten. Wir versuchten, das noch in Fahrtrichtung treibende Boot auf Kurs zu halten und den Kraftstoffhahn auf Reserve zu stellen. Des Weiteren den Motor neu zu starten, während unser Boot durch den Wind etwas seitlich zum rechten Ufer getrieben wurde. Der Motor startete auch gleich wieder, etwas Gas geben und den Gang einlegen war ein Handgriff. Jedoch heulte der Motor nur auf und zeigte keine Wirkung eines Antriebs. Wir wurden nervös, uns ging durch den Kopf das wir jetzt manövrierunfähig, vielleicht sogar in Seenot wären. Hoffentlich kommt jetzt kein Frachter, die oft über 100m lang und 10m breit sind und auf den engen Kanal unmöglich schnell Stoppen oder ausweichen könnten. Ein flinker Blick zur Schleuse und in die Gegenrichtung, kein Schiff zu sehen. Wir wurden ruhiger und ließen uns mit dem Wind zum Ufer treiben, währenddessen ich den Anker klar machte. Ungefähr 4 Meter vor dem Ufer ließen wir den Anker ins Wasser fallen, der das Boot auch sofort stoppte. Jetzt waren wir aus der Gefahrenstelle und konnten in Ruhe überlegen, was zu tun sei. Mit den Gedanken an einen Getriebeschaden baute ich den Außenborder aus dem Schacht aus. Als ich die Antriebsschraube löste, waren wir erleichtert. Es war nur ein Bolzen hinter dem Propeller an der Sollbruchstelle gebrochen.

Ich ersetzte provisorisch den Bolzen durch eine abgeschnittene Schraube. Inzwischen war es stockdunkel geworden. Motor angelassen, Anker aufholen und ganz vorsichtig den Gang eingelegt. Bis zur Schleuse, war es nur noch 1 Kilometer die wir mit der Taschenlampe in der Hand zurücklegten. Als wir vor der Schleuse anlegten, war es bereits 22:00 Uhr. Zurückgelegte Kilometer 53.

Donnerstag 28.04.1994

Mit gutem Gefühl, den Motor ausreichend repariert zu haben setzten wir unsere Fahrt fort. Was sich in der Schleuse von Nürnberg jedoch als falsch herausstellte. Den bei dem Versuch, aus der Schleuse herauszufahren, gab der provisorische Bolzen seinen Geist auf. Was uns dazu zwang die Schleuse mit Muskelkraft, nämlich paddelnd zu verlassen. Diesmal wurde die Reparatur schon zur Routine. Um ein erneutes leichtes Brechen des Bolzens zu vermeiden, wurde der neue Metallstift aus einem Schraubenzieher heraus gesägt. Wir stoppten im Yachtclub Nürnberg. Zurückgelegte Kilometer 33.

Freitag 29.04.1994

Diesmal hatten wir sehr lange Wartezeiten an den Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen. Zurückgelegte Kilometer 25

Samstag 30.04.1994

Schleuse in Erlangen. Fünf Stunden auf einen Frachter gewartet, mit dem wir in die Schleuse könnten. Endlich tauchte einer auf. Wir folgten im Abstand von etwa fünfzig Meter. Als wir 10 Meter vor der Schleuse waren, meinte ich mich trifft der Schlag. Plötzlich wurde das Schleusentor geschlossen. Sofort legte ich den Rückwärtsgang rein,

doch ein leichter Zusammenstoß mit dem Tor war nicht mehr zu vermeiden gewesen. Unvorstellbar, was geschehen wäre, wenn wir schon einige Meter weiter gewesen wären. Mit den nächsten Frachter fuhren wir in die Schleuse ein, hatten aber ein flaues Gefühl im Magen. Dass der Schleusenwärter wider pennt und das Tor zu früh schließt. Von da an ging es schneller voran. Jedoch an der Schleuse Viereth, wo wir um 19:00 Uhr ankamen, war eine Weiterfahrt nicht mehr möglich. Wegen dem Feiertag, am 1. Mai war die Schleuse bereits ab 18:00 Uhr geschlossen. Wir fuhren ein Stück zurück zur Marina Troisdorf. Dort wurden wir freundlich begrüßt. Der Hafen ist sehr gepflegt mit einem Campingplatz und kühlen Bier, waren wir schnell wieder besser gelaunt.

Marina Mainspitze:

Am Samstag 07.05. 21:00 Uhr hatten wir den Main hinter uns gelassen. An der Marina Mainspitze wurden wir in einen Segelclub herzlich in Empfang genommen. Als wir den Skipper einer Bavaria 820, die an einer Boje festgemacht hatte, fragten. Ob wir auch an einer Muring festmachen durften, luden uns die Skipper Manfred und Rosi gleich ein an der Seite Ihres Bootes festzumachen.

Von jetzt an gibt's keine Schleusen mehr auf den Rhein stromabwärts bis Holland. Auch die Durchfahrtshöhen der Brücken, seien ausreichend um den Mast unseres Segelbootes aufzustellen versicherte uns Manfred. Viele Tipps von dem Rhein und Hollandexperten ließen ein Gespräch bis 01:00 Uhr aufkommen.

Sonntag.

Nach einem kurzem Frühstück auf dem Boot besuchten wir das Clubhaus des Segelklubs. Nach dem Mittagessen haben wir mit Manfreds Hilfe den Mast aufgestellt, jetzt sah unsere Hallodri endlich wieder wie ein Segler aus.

Bisher zurückgelegte Kilometer:

Donau: 2 Kilometer

Main-Donau Kanal: 171 Kilometer

Main: 384 Kilometer

567 Kilometer alles unter Motor mit einem 2 Takter 5 PS Yamaha Außenborder im Schacht.

Jetzt mussten wir nur noch den Rhein runterfahren und könnten bald Salzwasser riechen.

SCHLEUSEN

Innerhalb von 13 Tagen. Davon 11 Fahr-Tage haben wir von Saal an der Donau genau 50 Schleusen bewältigen müssen, um in den Rhein zu gelangen.

Als Schleusenexperten können wir uns trotzdem mit Sicherheit nicht bezeichnen. Nach unseren bisherigen Erfahrungen ist jeder Schleusenvorgang und besonders jeder Schleusenmeister ganz verschieden.

Unser Boot verfügte nicht über Funk und dies war sicher kein Einzelfall. Die Schleusen bis Nürnberg waren noch sportbootfreundlich eingerichtet. An jeder ersten Laterne vor der Schleuse war ein Telefon, wo man mit der Schleuse Kontakt aufnehmen durfte. Die Schleuse vor

Erlangen verfügte über kein Telefon. Geduldig warteten wir auf einen Frachter, mit dem wir in die Schleuse fahren konnten. Bis zur Schleuse Erlangen waren es nur wenige Kilometer, dennoch konnten wir den Frachter mit unserem geringen Antrieb nicht folgen. So dass das Schleusentor Erlangen mal wieder geschlossen war, als wir dort ankamen. Die Schleusenwärter waren ganz unterschiedlicher Meinung, wie man sich ohne Funk als Kleinfahrzeug bemerkbar machen sollte, das man durch die Schleuse will.

Wenn ein Frachter kommt, fahren sie einfach in nicht zu weiten Abstand hinter diesen in die Schleuse, war eine der Aussagen. Ein anderer meinte vor der Schleuse anlegen und die ca. zwei Kilometer bis zur Schleuse zu gehen. Und dem Schleusenmeister sagen, dass man geschleust werden will.

Diesen Rat befolgten wir dann auch, was dazu führte, dass wir fast so lange zu Fuß unterwegs waren wie auf den Boot.

Da Berufsschiffahrt grundsätzlich vor Sportbooten in die Schleuse einfährt, ergeben sich auch gefährliche Situationen. Der Berufsschiffahrt ist es anscheinend, egal ob die Sportboote mitgeschleust werden können oder nicht. Denn einer hielt ganz knapp hinter dem Schleusentor obwohl vorne ausreichend Platz gewesen wäre. Der Schleusenwärter, der unterrichtet war, dass wir mitgeschleust werden wollten, gab keine Anweisungen, dass das Berufsschiff weiter vorfahren sollte. Was uns dazu Zwang direkt hinter dem 110 Meter langen und 12 Meter breiten Schiff festzumachen. Was uns auch nur provisorisch gelang, den als wir halb in der Schleuse waren gingen bereits die Tore zu und das Wasser wurde abgelassen.

Das Berufsschiff hatte es auch nicht nötig an den Pollern festzumachen. Als es etwas Abtrieb manövrierte es mit Vollgas vor und zurück. So dass es uns durch die Wellen und den Sog nicht mehr möglich war, unser Boot längsseits zur Schleusenwand zu halten.

Als der Schleusenwärter dies bemerkte, war seine Reaktion über den Lautsprecher: „Sportboot warum fahren sie den so dicht auf?“

Dienstag 26.04.1994 Saal an der Donau nach Riedenburg

Mittwoch 27.04.1994 Riedenburg nach Hilpoltstein

Donnerstag 28.04.1994 Yachtclub Nürnberg (Gerbersdorf)

Freitag 29.04.1994 Schleuse Erlangen

Samstag 30.04. bis 02.05.1994 Marina Troisdorf am Main

Dienstag 03.05. bis 06.05.1994 Kitzingen am Main

Samstag 07.05. bis Montag 09.05.1994 Marina Mainspitze am Rhein

Dienstag 10.05 bis 11.05.1994 Leverkusen

Donnerstag 12.05.1994 Emmerich

HOLLAND

Am 13.05.1994 verließen wir den Rhein, um übers Kettelmeer ins IJsselmeer einzufahren. Wegen der vielen, deutschen Segeltouristen im

Ijsselmeer wir das Ijsselmeer auch größter deutscher See in Holland genannt. Bevor es aufs Meer rausgehen sollte, wollten wir hier noch einige Segelmanöver üben. Wir besuchten die Städte am Ijsselmeer auf eigenen Kiel:

Montag 16.05. Urk im Ijsselmeer

17.5. Lemmer

18.05. und 19.05. Stavoren

20.05. Workum

21.05 und 22.05 Den Oever

23.05. Enkhuizen

Dienstag 24.05. Marken Markermeer NL

Eigentlich wollten wir auf dem Rhein in die Nordsee einfahren. Aber das wäre jetzt zu umständlich geworden, und hätte nur wieder viel Fahrt unter Motorkraft bedeutet.

Wir wollten jetzt aufs Meer und fuhren über den Nordseekanal zu unserem vorerst letzten Süßwasserhafen nach IJmunden.

Jetzt wird es ernst, dachten wir, als wir am frühen Vormittag die Marina in IJmunden bei schwachem Wind verließen. Zum ersten Mal Salzwasser unterm Kiel. Alles lief vorerst nach unseren Vorstellungen. Wir glitten durch das ruhige Wasser. Nach kurzer Zeit erreichten wir schon die Stelle, wo der Rhein in die Nordsee mündete. Hier war das Wasser schon etwas aufgewühlter und deutlich zeichnete sich das Süßwasser des Rheins vom salzigen Nordseewasser in den Farben ab. Jetzt frischte auch der Wind etwas auf und kam mal wieder nicht aus der richtigen Richtung. Dazu hatten wir die Strömung gegen uns und es

bauten sich kurze steile Wellen auf. Es wurde unangenehm im Cockpit und zum ersten Mal spritzte uns die Nordsee ihr salziges Wasser ins Gesicht, wir fühlten uns herzlich willkommen!

26.05. bis 28.05. Scheveningen Den Haag

29.05. und 30.05. Neltje Jans

BELGIEN

An Belgien wären wir beinahe vorbeigesegelt. Als wir von der Marina raussegelten und Abstand zum Ufer gewannen sahen wir in Ufernähe drei Hafeneinfahrten gleichzeitig. Die erste Einfahrt musste der Anfang von Belgien sein, bei der Dritten endet Belgien offensichtlich schon wieder. Wir hielten auf die Hafeneinfahrt von Blanken Berge zu. Herrlichstes Segel Wetter die Anstrengungen von den Vortagen waren schon wieder vergessen. Wenn Belgien schon auf unserer Reiseroute in den sonnigen Süden lag, so wollten wir hier auch einen Besuch abstatten. In den ruhigen Yachthafen wurde uns ein schöner Platz zugewiesen. Und mitgeteilt, dass Boote in unserer Größe die erste Übernachtung frei haben. So entschlossen wir uns zu zwei Tagen Aufenthalt und genossen unser Leben in Belgien, wo wir doch beinahe vorbei gesegelt wären.

31.05. und 01.06. Blanken Berge, Belgien

FRANKREICH

Mittwoch 02.06.1994 bei herrlichem Segelwetter, Sonnenschein und Wind 3-4 Beaufort erreichen wir Dunkerque. (Dünkirchen). Unseren ersten Hafen in Frankreich, die Temperaturen sind stark angestiegen, wir sitzen bis Mitternacht im Cockpit und reden. Das Leben ist herrlich, am nächsten Tag wollten wir weiter.

Donnerstag 03.06.1994 09:00 Uhr. Ein Blick aus dem Fenster lässt uns die gute Laune des gestrigen Tages schnell vermiesen. Regen peitscht an die Fensterscheiben. Der Wind hat auf 6-7 Beaufort aufgefrischt. Das Barometer ist stark gefallen. Wir entschließen aus Sicherheitsgründen nicht auszulaufen, und besseres Wetter abzuwarten. Gegen 11:00 Uhr machen wir uns auf den Weg in die Stadt. Der Regen und Wind hat nicht aufgehört, uns zu ärgern. Jetzt erwies sich auch unsere Hafen Auswahl als äußerst schlecht. Aus Bequemlichkeit liefen wir in den Ersten, der Drei Sport-Boot Häfen ein. Dadurch mussten wir jetzt nicht nur einen weiten Umweg in die Stadt in Kauf nehmen. Auch die Wellen kamen nahezu ungebremst auf unseren Anlegesteg zu und Liesen die Hallodri an den festmachern zerren und Wild im Wind schaukeln.

In Dünkirchen war nichts los. Wir erledigten die wichtigsten Einkäufe und machten uns auf den Rückweg. Das Wetter hatte sich nicht gebessert.

Freitag 04.06.1994 der Wind hat jetzt Stärke 7-8 Beaufort erreicht. Immer noch strömender Regen. Wir saßen im Boot und Waren schlecht gelaunt, denn die Wettervorhersage bis Sonntag war unverändert schlecht.

Samstag 05.06.1994

Ursprünglich wollten wir mit dem Boot von Calais nach Dover, um von dort London zu besuchen und besichtigen. Um nicht noch mehr Zeit zu verlieren, machen wir uns von Dünkirchen aus auf den Weg nach London. Jetzt jedoch mit dem Zug, der Fähre und dem Bus. Um bei besserem Wetter, unseren Kurs nach Süden schnell fortsetzen zu können. Vom Frühjahr hatten wir bisher nur in Deutschland, am Anfang unserer Fahrt etwas gemerkt. In Holland, Belgien und jetzt hier nur starker Wind und Regen.

Sonntag 6.6. und Montag 07.06.1994 London. Hier in London, wo wir eigentlich mit schlechtem Wetter gerechnet hatten, war plötzlich Sonnenschein. Ganz London war von Touristen überfüllt, überall wurden Stadtrundfahrten angeboten. Alles war überteuert und hektisch. Wir passen uns der Hektik an und steuern von einer Sehenswürdigkeit zur anderen. Am Abend saßen wir erschöpft und mit Blasen an den Füßen beim Essen. Mit der Gewissheit die meisten Sehenswürdigkeiten gesehen zu haben, sehnten wir uns schon wieder zurück zu unserem Schiff. Das Wetter war wieder besser, wir freuten uns auf die Weiterfahrt am nächsten Morgen.

Donnerstag 09.06.1994

09:00 Uhr. Wir waren kurz vor dem Ablegen, als ein Schlauchboot mit drei uniformierten Männern neben uns festmachte.

Zollkontrolle erklären sie uns auf Englisch und schon war einer der drei Männer im Boot und begann alles zu durchsuchen. Mit den anderen musste ich ein Formular ausfüllen, Bootsname, Länge, Breite, Eigentümer, Heimathafen, usw. Ein kurzes Funkgespräch mit den Zoll

Büro, nach fünf Minuten konnten wir weiter. Wir waren ganz verdattert und legten bald ab.

Am Abend erreichten wir Calais bei strömenden Regen. Der Sportboothafen kann nur bei Flut befahren werden, so machten wir an einer Mooring vor dem Hafen fest. Bei einer Unschicklichkeit fiel mir auch noch meine Uhr ins Wasser, die sofort auf Nimmerwiedersehen in den Fluten verschwand. Wir waren tropfnass, setzten uns ins Boot und waren gerade dabei unsere nassen Sachen auszuziehen, als ein Boot vom Zoll um die Ecke bog. Es Umkreiste uns einmal und nahm Kurs zu uns auf. Ein Beamter kam zu uns an Bord mit einen Formular, dass auszufüllen sei.

Auf seine Frage, ob wir einen Flaggen Brief hätten. Und diese mit Nein beantworten mussten, baten sie uns auf ihr Boot, wo sie uns einen Strafzettel von 500 ff ausstellten. Nachdem wir bar bezahlt hatten, teilten sie uns noch mit das wir in Frankreich nicht mehr weiterfahren dürften und verabschiedeten sie sich. Salü.

Freitag 10.06.1994

An eine Rückfahrt war aus unserer Sicht nicht zu denken. In unseren Köpfen kreisten die wildesten Gedanken. Sollten wie einfach weiterfahren und annehmen, die zwei Kontrollen an einen Tag waren nur dummer Zufall gewesen.

Wo wir doch in einen Segelbuch gelesen hatten, das in Frankreich dieser Flaggen Brief zwar Pflicht wäre, aber fast nie verlangt werden würde. Da jenes Segelbuch auch schon etwas älter war und vor dem

vereinigten Europa erschienen war, überlasen wir einfach dieses Kapitel.

Auch Segel Kollegen, die wir in Holland und Belgien kennengelernt hatten, meinten Frankreich ist kein Problem mehr, weil es ja zum vereinigten Europa gehört.

In Calais bleiben und einen Flaggenbrief aus Deutschland anfordern war ein anderer Gedanke. Jedoch wussten wir, nicht ob dies von Frankreich aus möglich ist und wie lange das dauern würde. Sollten wir etwa zwei Wochen im Hafen von Calais verbringen. Oder sollten wir die zwei Tagesfahrten zurück nach Belgien antreten und dort den Flaggen Brief beantragen. Wo wir wenigstens während der Wartezeit den Hafen zum Segeln und Angeln hätten verlassen können. Diese Gedanken schwirrten uns durch die Köpfe.

Auf die Idee an der englischen Küste weiter zu segeln kamen wir gar nicht. Carmen hatte heute Geburtstag, jedoch nach Feiern war uns nicht zu Mute. Wir beschlossen von Calais aus den Flaggenbrief zu beantragen und gingen in die Stadt zur Post.

Bis wir die Telefonnummer des Schifffahrtsamtes in Hamburg herausgefunden hatten, war es bereits 11:45 Uhr. Ich rief bei dem Amt an. Wo mir mitgeteilt wurde, dass es möglich ist, von Frankreich aus den Flaggenbrief zu beantragen. Jedoch müsse man uns erst ein Formular zuschicken, dazu brauchten wir eine Adresse in Frankreich. Also mind. drei Postwege, wenn alles gut geht. Eine gute Woche auszuharren.

Wir fragten eine gut Englisch sprechende Postangestellte, ob wir das Postamt als Adresse angeben dürfen und die Post dann abholen

könnten. Das wurde uns bereitwillig zugesichert. Wieder zum Telefon, die Nummer von Hamburg gewählt. Es hob niemand mehr ab 12:02 Uhr, so ein Mist. Wieder rannten wir ziellos durch die Straßen von Calais und versuchten um 15:00 Uhr noch mal unser Glück in Hamburg. Da war allerdings ab 14:30 Uhr Feierabend und Wochenende. Den Samstag und Sonntag verbrachten wir mit Stadtbummel und Strandspaziergängen, wenigsten war das Wetter schön.

Montag, 13.06.1994

Ich habe unsere Anschrift in Hamburg durchgegeben und bin am Strand spazieren gegangen. Carmen machte einstweilen das Boot sauber. Als ich um 17:00 Uhr wieder zum Boot zurückkam, sagte Carmen, das unser Brot und die Getränke alle wären. Und ob ich noch in die Stadt zum Einkaufen gehen wollte. Währenddessen sie das Boot wieder einräumen würde, und legte die Geldbörse auf die Kaimauer.

Auf der Kaimauer lag auch noch ein Sitz Polster zum Trocknen. Bevor ich mich zum Einkaufen aufmachte, setzte ich mich auf einen Poller und drehte mir eine Zigarette. Carmen räumte weiter das Boot ein, zog das Sitzkissen und zugleich die Geldbörse von der Kaimauer. Diese plumpste ins Wasser und verschwand von dem Gewicht der Münzen innerhalb von Sekunden im Hafenbecken von Calais. Rettungsversuche mit dem Fischkescher blieben ergebnislos, da das Wasser zu tief war. Mit der Angel und einen Pilker mit Drillingshacken versuchte ich weiter mein Glück. Ich sah die Sinnlosigkeit des Unterfangens aber bald ein. Da auch noch eine leichte Strömung herrschte und nicht auszumachen war wo und wie weit die Geldbörse abgetrieben war.

Meine Uhr, die Geldstrafe und jetzt auch das noch, insgesamt 580,00 DM (290,00 €). In diesen Hafen bleiben wir nicht mehr, das stand fest. Wir entschlossen am nächsten Tag weiterzufahren, und zwar möglichst weit Richtung Spanien.

Dienstag 14.06.1994. Frühmorgens gingen wir in die Stadt um Proviant einzukaufen. Wir packten im Supermarkt an Essen und Trinken, was wir zu tragen wagten. Sollte das Wetter gut sein und nichts dazwischen kommen wollten wir 12 Tage auf See sein und so über 700 Seemeilen bis Spanien zurücklegen.

Um 15:00 Uhr öffnete das Schleusentor vom Hafen. Herrlicher Sonnenschein und Wind um die 2-3 Beaufort Vorwindkurs. Wir stellten die Selbststeueranlage auf unseren Kurs ein und hielten unsere Gesichter in die Sonne. Herrlich so hatten wir es uns vorgestellt. Um 22:00 Uhr erlebten wir unseren ersten Sonnenuntergang auf See. Um 23:00 Uhr war es stockdunkel, der sichelförmige Mond lieferte nur wenig Helligkeit. Die See war spiegelglatt, der Wind völlig eingeschlafen. Wir waren ca. 3sm von einer Schifffahrtsstraße entfernt, die sehr stark befahren war, bis zu 14 Schiffe hatten wir stellenweise in Sichtweite, jedoch in sicheren abstand. Um 02:00 Uhr tauchten plötzlich Schiffe auf unseren Kurs auf, die mit riesigen Scheinwerfern auf dem Meer umherleuchteten. Wie Ufos, sahen sie von weiten aus. Von unserer Sicht aus irrten sie sinnlos hin und her. Eins kam ziemlich nah an uns heran, beleuchtete unsere Segel mit Ihren starken Scheinwerfern und drehte wieder ab.

Jetzt war es wieder völlig ruhig, nur ab und zu das Gekreische einer aufgeschreckten Möwe. Um 03:00 Uhr ein Blick auf das Log 17 sm hatten wir zurückgelegt. Ich begann zu rechnen und kam zu der

Erkenntnis, wenn das so weiter geht, brauchen wir mindestens doppelt so lange wie beabsichtigt. Jedoch war uns dieses Wetter und der schwache Wind für unsere Erste nachfahrt sehr willkommen. Um 04:30 Uhr wurde es heller auf dem Wasser. Unsere erste Nachtfahrt war zu Ende. Wir hatten einen wunderbaren Sonnenaufgang und waren deutlich stolz auf uns. Der Wind hatte wieder zugenommen etwa 2. Beaufort. Vorwindkurs.

Mittwoch 15.06.1994 gegen Nachmittag frischte der Wind auf 4-5 Beau Fort auf und die See wurde deutlich unruhiger. Zum ersten Mal hatten wir ein Gefühl der Seekrankheit. Der Wind kam von der falschen Richtung, so dass wir nur 1,5-2 Knoten auf unseren Kurs halten konnten. Große Wellen prallten seitlich auf unser Boot und alle 5-10 Minuten wurden wir durch überkommende Wellen nassgespritzt. Wir hatten Sicht zum Strand und schienen auf der Stelle zu stehen. Ein Leuchtturm, den wir schon vor drei Stunden sahen, kam einfach nicht näher. Uns wurde in dem aufgewühlten Wasser, immer übler. Jetzt war es klar, wir waren seekrank. Der Wind schwächte nicht ab. Es begann zu dunkeln. Ein Blick ins Hafenhandbuch, der nächste Hafen war nicht anzulaufen, wegen Ebbe. Die Fock hatten wir schon lange eingerollt. Jetzt begannen wir vor Etapples sur Meer das Großsegel zu reffen und kreuzten auf das Meer hinaus. Trotz starken Wind kamen wir mit unserer kleinen Segelfläche nur sehr langsam voran. Es war 00:30 Uhr, mehrere große Schiffe lagen vor Etapples S/Mer vor Anker. Etwa 15 große Fischerboote in unserer Sichtweite und wir waren mittendrin. Wir liefen einen etwas besseren Kurs zu den Wellen, trotzdem war es nicht zu vermeiden, dass ab und zu eine Welle überkam und uns nassspritzte. Wir saßen im Cockpit, eng aneinander gekuschelt, froren

und waren bemüht, den umhergeisternden Fischerbooten auszuweichen. Der sternenklare Himmel konnte uns nicht mehr aufheitern. Um 04:30 Uhr begann es hell zu werden. Ich dachte an den herrlichen Sonnenaufgang am Tag zuvor und mir wurde klar, wie schnell das Wetter auf dem Meer umschlagen kann.

Uns war speiübel. Carmen sagte, sie sei unmöglich in der Lage ins Boot zu gehen, ohne dass sie sich übergeben müsse. Ich nutzte diese Gelegenheit und war innerhalb von Sekunden eingeschlafen. Nach drei Stunden erwachte ich wieder, das Boot wackelte wild in den Wellen. Ein Blick in die Seekarte, dann die Feststellung, wir hatten kaum Fahrt, über Grund gemacht hatten. Unsere Seekrankheit wurde immer schlimmer. Jetzt legte sich Carmen mit grünem Gesicht in die Koje. Gegen 14:00 Uhr der Entschluss wir laufen den nächsten Hafen an. St. Vallery E/Caux war 17 sm entfernt, der Wind blies uns ins Gesicht, ich startete den Motor und kämpfte gegen die Wellen an. Jedes Mal wenn das Boot in die Wellen tauchte, kam mehr oder weniger Gischt über und spritzte mir ins Gesicht. Alles schmeckte nach Salz. Das Dröhnen des Zwei- Tackters verursachte noch dazu Kopfschmerzen. Wir machten 2 Knoten Fahrt also acht Stunden Motorfahrt. Von Carmen im Inneren des Bootes war nur noch ein Jammern zu vernehmen. Und wir dachten, Seekrankheit ist für uns ein Fremdwort. Schwer getäuscht. Um 22:00 Uhr konnten wir gerade noch bei stark vorgeschrittener Ebbe an einer Mooring vor dem Yacht Hafen von ST Vallery E/Caux festmachen. Wir genossen die Windstille der geschützten Einfahrt und bereiteten uns ein köstliches warmes Kartoffelgericht mit Spiegeleiern. Seit 24 Stunden haben wir wegen unserer Übelkeit nichts mehr essen können. Plötzlich neigte sich unser Boot auf die Seite, die Hafeneinfahrt war völlig trocken gefallen. Zu unserem Glück war der Schwenkkiel von alleine

zurück in den Schacht gerutscht, das Ruderblatt steckte im Schlamm. Richtig unheimlich wenn plötzlich nichts mehr schaukelt. Wir legten uns in die Koje und waren sofort im Land der Träume. Wir träumten von gutem Wind, sonnigem Wetter und weißem Strand. Um 06:00 Uhr öffnete sich das Schleusentor zum Hafen. Wir fahren ein, machten fest und schliefen weiter. Um 10:00 Uhr nach einer frischen Dusche und guten Frühstück machten wir uns auf zu einem Spaziergang durch die Gassen der Stadt. Die Sonne schien, der Wind hatte nachgelassen, die Welt war wieder in Ordnung.

Sonntag 19.06.1994.

Wir verbrachten einige wunderbare Tage im Hafen und lernten einen Franzosen aus Paris kennen, der hier sein Boot liegen hatte. Wir unterhielten uns mit holprigen Englisch, tranken Wein mit John Mark, lachten und alberten bis Mitternacht. Die Strapazen der vorherigen Tage waren vergessen.

Montag 20.06.1994

Neben uns hatte ein holländisches Schiff festgemacht. Mit dem freundlichen gut deutsch sprechenden Ehepaar kamen wir bald ins Gespräch. Wir tranken Bier und erzählten von unseren bisherigen Abenteuern.

Dienstag 21.06.1994

Wir hatten uns das Formular des Schifffahrt Amts Hamburg von Calais aus nachschicken lassen. Beglaubigte Kopien meines Passes, ein Prospekt mit den Maßen unseres 15 Jahre alten Bootes sollte beigelegt werden. Wir rechneten, dass wir noch fünf bis sechs Mal in französischen Häfen festmachen müssten. Da wir hier schließlich auch

nicht kontrolliert wurden, mit Glück durchkommen könnten und legten das Formular beiseite.

Mittwoch 22.06.1994

Um 11:00 Uhr öffnete sich das Schleusentor und wir Motoren die Hafenausfahrt entlang. Kaum waren wir aus den schützenden Hafen, blies uns der Wind schon wieder ins Gesicht. Jetzt hieß es aufkreuzen bei hohen Wellen. Nach einer Stunde waren wir wieder seekrank. Die Nacht verbrachten wir mit gerefften Segel und mit flauen Gefühl im Magen.

Donnerstag 23.06.1994

Über Nacht hatte der Wind etwas nachgelassen. Die ganze Zeit hatten wir aufs Meer raus gehalten, jetzt wurde gewendet, mit neuem Kurs. Das Boot wurde merklich ruhiger und wir machten Fahrt in die richtige Richtung, sogar die Sonne lachte.

Freitag 24.06.1994

Wir hatten gute Fahrt gemacht und befanden uns 4 sm vor Bonfleur, als sich hinter uns plötzlich der Himmel verdunkelte. Ein Gewitter war im Anmarsch. Man konnte deutlich erkennen, wie sich die schwarze Wand immer mehr auf uns zuschob. Der Wind hatte stark zugenommen, doch pustete er genau in unsere Fahrtrichtung, so dass ich zwar zum Reffen bereit war, jedoch noch wartete. Als das Boot zu sehr zur Seite kränkte, fuhr ich aus dem Wind und rollte die Fock ein. Das Segeltuch flatterte wild im Wind und ließ sich nicht mehr korrekt aufrollen. Noch ein Versuch, der auch keine erhebliche Verbesserung brachte. Obwohl die Fock aufgerollt war, zerrte der Wind immer noch an dem Segeltuch. Nun wollte ich das Großsegel reffen um die Kränkung möglichst gering

zu halten hatte ich Kurs auf die offene See mit stark aufgefierten Segel. Ich nahm die Spannung aus dem Segel und versuchte das Segeltuch über den Baum zu rollen. Inzwischen hatte ein regelrechter Wolkenbruch eingesetzt, überall blitzte und donnerte es. Jetzt wurde auch Carmen wach, die Ihr Mittagsschläfchen gehalten hatte. Sie verstand die Welt nicht mehr. Vor zwei Stunden als sie sich hinlegte noch strahlender Sonnenschein, jetzt war es stockdunkel, als ob die Welt untergehen würde. Bei den starken Wind, war es nicht mehr möglich das Großsegel zu reffen. Ich hatte es einfach runterrutschen lassen und notdürftig zusammengebunden. Dennoch lag das Boot recht ruhig im Wasser und ein Kurs weg von der Küste war auch zu halten. Alles im Griff. Die schlechtgerefften Segel die wild im Wind schlugen verursachten einen fürchterlichen Lärm. Plötzlich war eine Naht der Fock aufgegangen und auch das Großsegel war im Bereich der oberen Segellatte aufgerissen. Jetzt fielen erbsengroße Hagelkörner auf uns herunter und ringsum blitzte es.

Von einem Augenblick auf den anderen war kein Wind mehr. Jetzt hatte ich Zeit die Segel anständig zu reffen den ich war überzeugt, dass es gleich wieder anfangen wird zu stürmen. Jedoch hielt es sich in Grenzen. Ich war tropfnass und hatte erst mal die Nase voll vom Segeln. Jetzt wurde der Motor gestartet und mit steigender Flut in den Hafen von Bonfleur eingefahren.

Ein wunderbarer kleiner Fischerort mit nur einigen Möglichkeiten für Sportboote zum Festmachen. Ein Engländer, der schon vor uns im Hafen war, teilte uns gleich mit das um 04:00 Uhr morgens der gesamte Hafen trockenfällt. Kein Problem so dachten wir, da wir ja schon mal trocken gefallen waren. Diesmal war es jedoch anders. Im Gegensatz zu

St. Vallery war hier der Untergrund nicht schlammig, sondern fest. So dass unser 40 cm hoher Schwertkasten nicht einsinken konnte und sich das Boot erheblich zur Seite neigte. Kurz darauf kam Carmen angerollt, um mich noch ein wenig besser an die Bootswand zu drücken. Die Zeit bis zur nächsten Flut verging sehr langsam. Als sich unser Boot wieder aufrichtete, taten mir alle Knochen weh. OK, die nächste Ebbe ist am Nachmittag, da können wir dann das Boot gut an der Kaimauer festmachen, um ein erneutes Umkippen zu vermeiden.

Dann ging es weiter von Barfleur nach Trebeurden 240 Km sind 129,6 sm dauerte 79 Stunden, sind 1,6 sm/Stunde 3,04 Km/h.

Dann nach L`Aberwrac`h 10 sm 7 Std. Fahrt. So das war`s dann auch mit Frankreich. Kontrolliert wurden wir nicht mehr, Glück gehabt.

Jetzt wollten wir über die Biskaya.

Samstag 09.07.1994

Wir hatten uns entschlossen von L`Aberwrac`h, nonstop nach Spanien zu segeln. Am Freitag und Samstag waren wir mit Proviantbeschaffung und verstauen der ganzen Lebensmittel beschäftigt. Das Boot wurde noch einmal durchgesehen, die Wanten gespannt und die Segel besichtigt. Frischwasser wurde getankt. Unser nächstes Ziel bietet sich auf der Seekarte direkt an, wenn wir an der Insel Quesant vorbei sind, das dürfte nach 30 sm geschafft sein. Werden wir den Autopiloten auf 180 Grad einstellen Richtung Süden. Bisher hatten wir vorwiegend Nord/West Wind und hofften darauf, dass dieser Wind auch auf unseren Kurs nach Spanien anhalten würde. Unser Ankunftsziel ohne

die Selbststeueranlage zu verändern zu müssen, müsste je nach Strömung zwischen Santander und Gjion liegen.

Bisher hatten wir auf der Nordsee und den englischen Kanal 498,5 sm in 282 Stunden zurückgelegt ein Schnitt von 1,77 sm / Std. Bei den vor uns liegenden 330 sm sollten wir also so um die 186,5 Std. = 7,8 Tage und Nächte unterwegs sein. Jedoch müsste unser Seemeilen/Stunden Schnitt wesentlich höher ausfallen. Da wir ja keine Kurskorrektur vornehmen mussten und auch das an und ablaufen von Häfen viel Zeit in Anspruch genommen hatte.

BISCAYA

Sonntag 10.07.1994

Um 11:00 einen letzten Blick auf das Barometer, es zeigte unverändert auf schön. Wir warfen die Leinen los und konnten nach dem Hafen Manöver gleich wieder den Motor abstellen. Bei ganz ruhigen Wasser, und Wind um 2 Beaufort verließen wir unter Segel den Hafen. Herrlich wir freuten uns auf einige Tage mit uns ganz alleine auf den Atlantik. Zunächst Kurs 270° auf die Insel Quesant zu. Wir mussten hart am Wind segeln. Und nach ca. acht Stunden Fahrt aufkreuzen, um nicht zu weit von unseren Kurs abzukommen. Die Aufkreuzerei brachte jedoch nichts ein. Wir hatten an Backbord die Insel Quesant und kamen bei starkabflauenden Wind bis zur totalen Windstille keinen Meter mehr voran.

Um 22:00 Uhr versank die Sonne blutig rot im Meer, um 23:00 Uhr war es dunkel. Kein Boot oder Schiff war auf unseren Kurs. Nur die

Leuchttürme der Insel blinkten in regelmäßigen Abständen. Gegen 24:00 Uhr schlug plötzlich die Strömung in die richtige Richtung um. Wie von Geisterhand wurden wir bei flatternden Segeln an den Leuchttürmen vorbeigezogen. Kurs 210°. Gegen 02:00 Uhr Kurskorrektur auf 180°, die wir bis Spanien einhalten wollten.

Auf unserer Steuerbord Seite verlief eine stark befahrene Schifffahrtsstraße. Im Abstand von ca. 2 Seemeilen, wo wir Stellenweise 8 Schiffe gleichzeitig auf einen Blick sehen konnten. Backbord die Insel Quesant mit ihren sich entfernenden Leuchttürmen. Auf unseren Kurs keine Gefahr einer Kollision. Wir genossen die warme Nacht und blickten in den Sternenhimmel. Von uns aus könnte es 8 Tage so weiter gehen.

Montag 11.07.1994

05:00 Uhr morgens die erste Nachtwache war hinter uns und ein Blick auf den Kompass exakt 180°. Sehr weit schienen wir bei den schwachen Wind nicht gekommen zu sein. Die Leuchttürme der Insel Quesant liegen zwar heckwärts von uns, sind aber noch deutlich zu erkennen. Plötzlich vernehme ich in der Morgendämmerung, ein Lautes plätschern. Achterlicher als querab an Steuerbord.

Zwei Punkte schienen das Wasser zu durchschneiden und direkt auf uns zuzuhalten. Ich rechnete mit 2 Walen und war aufs äußerste angespannt. Als die zwei Punkte mit einer deutlichen Strömungswelle Steuerbord an uns vorbeizogen, erkannte ich das es sich um 2 große Kunststoffkanister handelte. Die am Meeresgrund verankert waren und einen Fischer als Bojen dienten. Jetzt wurde es mir klar, obwohl die

Genua und das Großsegel gespannt waren und wir Kurs 180° steuerten trieben wir mit 1 Knoten nach Norden. Zunächst war ich schwer enttäuscht, weil unser Ziel sich entfernte, statt näher zu kommen. Wir machten also ungefähr 4sm/Std. Fahrt durchs Wasser, hatten 5 sm/Std. Gegenströmung und bewegten uns 1 sm/Std. über Grund. Rückwärts. Doch dann ging es mir durch den Kopf, jede Meile die wir fuhren brachte uns dem Ziel doch näher. Da die Strömung ja auch wieder umschlagen wird und wir dann mit Strömung und Fahrtgeschwindigkeit über den Grund gleiten werden. So eine Fahrt über mehrere Tage hat also gar keinen Einfluss auf die Fahrt über Grund. Das bestätigte sich um neun Uhr, wo von den Leuchttürmen nichts mehr zu sehen war. Wir hatten Nordwind. Die Segel im schmetterlingsstill ausgefahren und glitten durchs Wasser bei ca. 2 Windstärken nach Beaufort. Ich überprüfte noch mal die Segelstellung und die Selbststeueranlage, dann begab ich mich ins Innere des Bootes um Frühstück zu machen. Heißer Kakao und ein paar Kekse brachten auch Carmen dazu, die Koje zu verlassen. Nach dem Frühstück wurde Carmen zur Wache eingeteilt und ich legte mich zufrieden mit den bisher erzielten Resultaten in die Koje.

Um 13:00 Uhr erwachte ich wieder, die Sonne strahlte ins Innere des Bootes. Sofort war ich wieder auf den Füßen und begrüßte Carmen, die es sich im Cockpit nur mit der Bikinihose gemütlich gemacht hatte. Die Selbststeueranlage arbeite für uns Kurs 180° perfekt.

Gegen 14:30 Uhr kreuzte ein anderes deutsches Segelboot unseren Kurs. Es erscheint in der Weite des Meeres fast unglaublich doch Carmen, sagte mir eine halbe Stunde zuvor wir sind auf Kollisionskurs mit dem Segler. Ich änderte meinen Kurs nicht, auch das andere Schiff,

das mit Windfahnen selbststeueranlage fuhr, machte keine Absicht zur Kursänderung. Bei dem bescheidenen Wind war jedoch nie die Gefahr einer Kollision. So kamen wir mit dem Schiff auf Rufweite aneinander. Der für mich seltsame Kurs des anderen Segelschiffes veranlasste mich zur Frage Ihres Ziels. Azoren bekamen wir als Antwort. Langsam entfernten wir uns wieder voneinander, wünschten uns alles Gute und waren wieder ganz alleine auf See. Nach einer Stunde erschien es uns wie ein Traum. Wir verbrachten die Zeit mit Lesen und auf die Weite des Atlantiks blickend.

Das Wasser wurde immer klarer, die Sonne schien, die weißen Segel blähten sich im Wind, hinter uns war deutlich das Fahrwasser zu erkennen. Plötzlich weckte mich Carmen aus meiner Lethargie.“ Schau mal ganz große Fische“ Eine Delphinfamilie durchpflügte das Wasser im Abstand von ca. 10 Metern. Wir waren im 7. Segelhimmel.

Dienstag 12.07.1994

Der Wind hat etwas gedreht auf Nord/West, auch die Windstärke hat zugenommen auf 3-4 Beau fort. Wir waren enttäuscht, zwar kamen wir jetzt deutlich schneller voran, doch mit den unbeschwertten Faullenzen im Cockpit war es vorbei. Um sich draußen aufhalten zu können, benötigte es jetzt schon wieder einer langen Hose und einen Pullover. Lieber hätten wir uns 2-3 Tage mehr Fahrt in Anspruch genommen, als uns unangenehm zu fühlen. Zeit spielt für uns ja keine Rolle, solange wir in Aussicht haben den Winter im warmen sonnigen Süden verbringen zu können. Am Nachmittag frischte der Wind auf 4-5 Beaufort auf. Da sich an den Naturgewalten nichts ändern ließ, freuten wir uns trotzdem, dass der Wind vorwiegend aus Nord blies.

Bis zum Abend frischte der Wind dann weiter auf. Ich schätzte so um die 5-6 Beaufort. Wir hatten gehört bis Windstärke 8, ist es auf dem Atlantik relativ ruhig. Da sich zwar die Wellen höher auftürmen, jedoch in weiten Abständen folgen. Und sich nicht überschlagen sollten, könnte das Segeln noch relativ angenehm sein. Pustekuchen. Ich merkte keinen Unterschied zu den Wellen der Nordsee oder des englischen Kanals. Die Wellen waren kurz und überschlugen sich was wir zu unserem Glück jedoch bei Nordwind erlebten, wo wir den meisten Wellen davonfahren konnten. Dennoch war es nicht zu vermeiden, dass die eine oder andere ins Cockpit schlug und uns mal wieder nassspritzte. Dieser Wind hielt die ganze Nacht an und erreichte im Morgengrauen seinen Höhepunkt. Vielleicht kam es mir auch nur so vor, da ich bei Nacht die hohen Wellen nicht sehen konnte. Jetzt bauten sich aber hinter uns richtige Wellenberge auf, die dann meistens kurz vor dem Brechen unter uns durchrollten. Um 08:00 Uhr flaute der Wind auf 4-5 ab. Und hielt den ganzen Tag an, was ein schnelles Vorankommen auf unseren Kurs bedeutete, jedoch stellenweise ziemlich unangenehm war. Gegen 20:00 Uhr riss die Wolkendecke etwas auf. Der Wind flaute noch einmal ab, auf ca. 3-4 sogar die Sonne schien ab und zu durch die grauen Wolken auf uns herab.

Mittwoch 13.07.1994

Die Nachtfahrt war sehr ruhig, der Wind blies mit gleichbleibender Geschwindigkeit. Die Selbststeueranlage hielt genau Ihren Kurs 180°, einen kürzeren Weg in den Süden gibt es nicht. Nicht ein Licht von einem anderem Schiff war in dieser Nacht zu sehen. Es schien so, als gehörte dieser Abschnitt des Atlantiks ganz alleine uns. Um 09:00 Uhr zeigte sich die Sonne ein erstes Mal, um bald darauf wieder hinter den

Wolken zu verschwinden. So ging es den ganzen Tag, mal bewölkt mal Sonnenschein. Auch am Tag hatten wir keinen Blick Kontakt zu irgendeinem Schiff am Horizont. Plötzlich tauchten wieder Flossen aus dem Wasser auf. Eine Delfinfamilie mit ca. 15 Tieren umkreiste einige Minuten unser Boot. Wir standen im Cockpit. Vor uns hinter uns überall Delfine. Wenn wir die Hand aus dem Cockpit gehalten hätten, wäre es möglich gewesen, sie zu berühren. So schnell die Delphine aufgetaucht waren, so schnell waren sie auch wieder verschwunden. Für uns eine willkommene Abwechslung und bis Einbruch der Dämmerung hielten wir weiter vergeblich nach weiteren Herden Ausschau.

Unser absolut wasserdichtes Lot und Log. Dass wir im Cockpit befestigt hatten, war bereits in Holland nach einen heftigen Regenguss total durchnässt und gab bald darauf ganz seinen Geist auf. So schätzte ich täglich unsere durchschnittliche Geschwindigkeit. Zugleich rechnete bereits in dieser Nacht, Lichter vom spanischen Festland zu sichten. Um 24:00 Uhr das erste Licht am Horizont, jedoch nicht auf 180°, sondern auf 240°, was ich für ein Fischerboot hielt. Weitere Lichter tauchten auf. Insgesamt vier Fischerboote zählte ich in dieser Nacht. Und war davon überzeugt, dass es spanische Fischer waren und das Festland nicht mehr weit entfernt sein konnte. Wir hielten unseren Kurs und waren um 06:00 Uhr morgens wieder ganz alleine auf See.

Freitag 15.07.1994

06:00 Uhr. Direkt vor uns durchschnitten Flossen das Wasser, um Delfine konnte es sich nicht handeln. Als wir näher kamen, entpuppte sich die Tiere als Wale mit 3-4 Meter Länge. Ein Junges war auch dabei. Ich war nicht fähig mich zu rühren, auch Carmen war ins Cockpit gekommen. Da wir unseren Kurs nicht geändert hatten. Und auch die

Wale dazu keine Veranlassung sahen, tauchten einige vor unseren Bug unter, um am Heck wieder herauszukommen. Die Wale zeigten keinerlei Interesse an unseren Boot und waren bald im Kielwasser verschwunden. Gesehen haben wir nicht sehr viel. Delphine und Wale und jede Menge Seevögel, die wir nicht kannten. Aber gehört haben wir immer etwas. Und genauso sind wir erschrocken, wenn wir in ruhiger See nachts einen Seevogel aufgeschreckt hatten. Das Atmen von Delfinen oder Wahlen und Geräusche die nicht zuzuordnen waren von was weiß ich alles, vor allem nachts. Geangelt haben wir auch und Makrelen und Dorsche gefangen, nichts Großes aber angenehme Abwechslung. Das Wasser war kristallklar und hier etwa 4000m tief. Jedoch war uns nicht entgangen, dass sich jetzt Abfall im Wasser mehrte, Plastiktüten, Bierdosen, abgerissene Nylonseile kreuzten jetzt immer öfter unseren Weg. Kurz vor Sonnenuntergang trieb noch eine Holzpalette mit 1,5 mal 1,5 Metern dicht an uns vorbei. Was uns in der folgenden Nachtfahrt zu besonderer Aufmerksamkeit veranlasste. Ein Blick ins Cockpit, auch bei uns hatten sich schon 3 Plastiktüten voll mit Abfall angesammelt. Das meiste waren leere Bierdosen, so eine Seefahrt macht ja auch durstig und alles Mögliche soll begossen werden. Wir wollten unseren Abfall aber dem Meer und seinen Bewohnern ersparen und füllten damit eine spanische Mülltonne.

Um 12:00 Uhr wurde ich aus meinen Gedanken gerissen, am Horizont 2 Fischerboote und das weiße Tuch eines Seglers. Ich blickte nach vorne. Waren es Wolken oder waren das Berge. Ich starrte unentwegt in dieselbe Richtung, die Wolken veränderten sich nicht, es war die Küste Spaniens. Ich schrie ins Innere des Bootes „Land Fall“. Carmen stürzte ins Cockpit und sagte „endlich.“ Carmen war mindestens 2 Tage seekrank und die restliche Zeit war ihr nur übel. Ich war die ganze Zeit

von Seekrankheit verschont geblieben. Als wir dem Festland näher kamen, sahen wir, wie aus einer Bucht ein Segelboot herauskam. Sollten wir etwa genau bei einem Yacht-Hafen herausgekommen sein? Wir starteten den Motor, der seit 5 Tagen nicht mehr gelaufen war, und unterstützten so unsere Fahrt. Um 14:00 Uhr liefen wir in den Hafen von Ribadesella ein. Einen kleinen Ort zwischen Santander und Gijón. Bei unserem Kurs waren wir über 300 sm nur 5 sm abgetrieben worden. Einen besonderen Dank an dieser Stelle an unsere Selbststeueranlage, die von uns einen Namen bekommen hatte „James“ wie alle treuen Diener.

SPANIEN

18.07.1994

Ribadesella erwies sich als ein kleiner sehr freundlicher Hafen. Wir hatten an einen zu verkaufenden Katamaran festgemacht und hatten so einen ruhigen und kostenfreien Liegeplatz. Die Bevölkerung von Ribadesella war sehr nett zu uns. Jeder redete in Spanisch zu uns, was wir leider nicht verstanden aber sicherlich nett gemeint gewesen war. Wir hatten von Deutschland einen Spanisch Sprachkurs mit Kassetten und Buch mitgebracht und lernten von jetzt an regelmäßig Spanisch. Einen Satz hatte ich schon einen Tag vor Erreichen der spanischen Küste auswendig gelernt, und den verwendete ich von jetzt an immer öfter. » Una Cerveza por favor« und bald lernte ich auch mas una cerveza por favor, wir hatten jede Menge Spaß. Tagsüber lernten wir am Strand oder im Boot theoretisch und abends in der Kneipe

praktisch. Jetzt kamen wir unseren Vorstellungen vom Segeln im sonnigen Süden schon näher.

Dann segelten wir weiter, nur noch Tagesfahrten wollten wir jetzt machen und Land und Leute kennenlernen.

Wir segelten von Ribadesella nach Gijón- Luanco- Aviles- Cudillero- Luarca- Ribadeo- Burella de Cabo- Vivero- La Coruna- Finisterre- Isla Ons.

Am 05.08. erreichten wir Cap Finisterre. Wieder waren wir eine Nacht durchgesegelt. Zusammen mit 4 anderen Segelbooten kreuzten wir in eine ruhige Ankerbucht, die schon mit 6 Segelbooten ziemlich besetzt war. Durch den geringen Tiefgang unseres Bootes konnten wir mühelos einen schönen Platz in der Nähe der Kaimauer belegen. Wir ließen den Anker runter und legten noch die 4fache Wassertiefe an Seil aus. Am nächsten Tag bauten wir unser Dingi zusammen und paddelten an Land. Der Ort Finisterre erwies sich als typischer Fischereihafen, wie wir die letzten Tage schon mehrere gesehen hatten. Jede Menge Lokale auf der Hauptstraße, die meist gut besucht waren. An der Kaimauer meist erfolglose Angler. Und wie in jeden anderen Ort ein Fest wo eine Bühne aufgebaut war und ein Sänger sein bestes gab, bis in die frühen Morgenstunden. Selbstverständlich mit riesigen Lautsprechern und den dazugehörigen Verstärker. Zur Mittagszeit kehrten wir auf unser Boot zurück, eingedeckt mit kühlen Getränken (Cerveza's), die Sonne strahlte, die Welt schien in Ordnung zu sein. Gegen 14:00 Uhr waren die Temperaturen so sehr angestiegen, dass ich mich kurzerhand in die Badehose zwängte und in das klare Wasser des Hafenbeckens sprang. Nach einigen Minuten Abkühlung kehrte ich aufs Boot zurück, wusch mir noch die nassen Haare mit Shampoo und spülte sie mit Süßwasser

nach. Carmen, die mich bei dieser Handlung beobachtete meinte, dass meine Haare inzwischen zu lang geworden wären. Und jetzt eine günstige Gelegenheit wäre, dass sie sich bei mir als Friseurin bewähren könnte. Ich stimmte zu, und kurz darauf begann Carmen, mir im Cockpit die Haare zu stutzen. Die Crew eines benachbarten französischen Segelbootes fanden diese Szene anscheinend äußerst originell. Dass sie sogar einen Teil ihres Filmes aus dem Fotoapparat opferten, um diese Szenen festzuhalten. Nachdem ich einiges von der Länge meiner Haare verloren hatte. Bemerkte ich, wie sich langsam aber stetig, der Abstand zwischen uns und der französischen Yacht vergrößerte. Der Wind hatte etwas aufgefrischt und unser Anker schien nicht zu halten. Wir beobachteten das ca. eine Stunde und waren überzeugt, der Abstand wird immer größer und unser Anker wird von alleine keinen festen Halt mehr finden. Wir bargen den Anker und ließen den Motor an und starteten einen zweiten Ankerversuch an derselben Stelle wie zuvor. Jetzt schien der Anker zuhalten. Jedoch waren wir überzeugt, dass unser Ankergeschirr nicht ausreichend dimensioniert ist und wir am nächsten Tag noch etwas Ankerkette kaufen wollen.

07.08.1994

Um 09:00 morgens erwachten wir, unser erster Blick auf die Position der umliegenden Boote, unsere Stellung hatte sich nicht verändert. Trotzdem wollten wir unseren Entschluss vom gestrigen Tag verwirklichen und unser Ankergeschirr verstärken. Nach einem raschen Frühstück paddelten wir an Land und fanden bald einen Laden, wo wir 10Meter Ankerkette von 16 Kilo kauften. Dies dürfte jetzt sogar für unser Boot überdimensioniert zu sein. Wir erledigten unsere übrigen

Einkäufe und kehrten schwerbeladen auf unser Boot zurück. Die Position unseres Bootes hatte sich trotz gering auffrischenden Wind nicht verändert. Der Anker schien zu halten. Wir legten unsere schwere Ankerkette ins Cockpit. Um 17:00 Uhr gingen wir noch mal an Land, um ein paar Urlaubsbilder entwickeln zu lassen. Dann trafen wir noch einen Skipper, der in derselben Bucht ankerte, und kamen schnell ins Gespräch, in einer Bar tranken wir ein paar Bierchen. Bei totaler Finsternis ruderten wir in die Richtung, in der wir unser Boot vermuteten. Als wir in die Nähe unseres Ankerplatzes kamen, sahen wir, dass unser Boot an einer fremden englischen Yacht festgemacht war. Die Besatzung der englischen Yacht war ein sehr nettes Ehepaar, die uns vermutlich schon seit längerer Zeit erwartet hatten. Schnell teilten sie uns mit das, der Wind aufgefrischt hatte und unser Boot vermutlich auf abschüssigen Grund geankert hatte. Und den Versuch startete aufs Meer raus zu treiben. Was von ihnen beobachtet wurde und sofort mit ihrem Dingi eine Rettungsaktion starteten. Unser Boot zurückholten und längsseits an ihren festmachten. Das freundliche Paar lud uns noch zu einem Drink auf ihr Boot ein. Danach bedankten wir uns noch mal recht herzlich und verabschiedeten uns wieder. Zwischenzeitlich war es 01:00 Uhr geworden und der Wind hatte weiter aufgefrischt. Auf den Weg ins Innere unseres Bootes stolperten wir über die Ankerkette. Die noch immer im Cockpit lag, und da Ihren Sinn freilich nicht erfüllen konnte. Gegen 08:00 Uhr hatte der Wind noch mal etwas zugenommen. Unser Boot war noch immer an der englischen Yacht festgemacht. Welch Schreck, unser Dingi war weg. Vermutlich haben wir es nicht richtig festgemacht. Der englische Skipper schaute zu diesem Augenblick auch schon aus seinem Boot. Als ich ihm mitteilte das unser Dingi abgetrieben sei schaute er mich nur

ganz mitleidig an. Der dachte sicher wie haben es die beiden nur bis hierher geschafft. Er erklärte, bei diesem starken auflandigen Wind werde es nicht aufs Meer raus treiben. Der Wind wehte weiterhin sehr stark, so dass zu diesem Zeitpunkt an eine Suchaktion nach dem Dingi nicht zu denken war. Jedoch gab ich mich zuversichtlich, da der Wind in die Bucht blies. Es regnete in Strömen. So ging ich zurück ins Innere des Bootes und legte mich noch mal aufs Ohr. Sobald der Wind nachlässt, werden wir nach dem Dingi suchen, versicherte mir der Skipper. Gegen 09:30 Uhr hatte der Wind etwas nachgelassen und es hatte aufgehört zu regnen. Ich ging aus dem Boot und sah die Frau des Skippers mit dem Feldstecher die Küste absuchen. Der Skipper war bereits mit dem Beiboot mit Außenborder dabei die Küste abzusuchen. Als er mich bemerkte, holte er mich ab und wir fuhren gemeinsam auf die Küste zu. Wir ankerten sein Beiboot, inzwischen hatte die Ebbe eingesetzt und wir begaben uns zu Fuß auf die Suche. An diesen Küstenabschnitt war das Wasser ziemlich flach. Unzählige Ortsansässige waren auf dem trockengefallenen Ufer um Muscheln zu suchen. Nachdem der englische Skipper bereits einen großen Teil der Küste abgesucht hatte und erfolglos blieb, hatte ich nicht mehr viel Hoffnung unser Dingi wiederzufinden. Bei Ebbe fallen an diesen Küstenabschnitt ca. 500- 600 Meter trocken. Wir begaben uns an die Stellen, die bei Flut gerade noch Wasser haben. Unser Dingi konnte überall sein. An Stellen, die man erst einsehen konnte, wenn man direkt davor stand. Zerfallene Gebäude, wo nur noch die Fundamente zu sehen waren oder große Felsen. Sowie eine Brücke mit mehreren Bögen, wo das Dingi durchgetrieben sein könnte und bei Ebbe irgendwo festgesetzt worden ist. Wie von einer inneren Stimme getrieben setzte ich meinen Marsch in Richtung der Brücke mit den Bögen. Ich watete durch das seichte Wasser, das sich an

einigen Stellen gesammelt hatte. Ich ging durch die Brückenbogen und sah unser Dingi. Es lag auf einer kleinen Erhebung, wo auch andere Boote festgemacht waren. Erleichtert rannte ich zu den englischen Skipper zurück der damit beschäftigt war die Umgebung mit dem Feldstecher abzusuchen. Ich teilte ihm den Fund mit. Wir gingen gemeinsam zu dem Platz, wo ich unser Beiboot gesichtet hatte. Der Skipper teilte mir mit das er mit einem positiven Abschluss unserer Aktion nicht mehr gerechnet hatte. Jedoch froh war, dass wir jetzt doch noch Erfolg hatten. Als wir näher kamen, sahen wir, dass sich schon jemand um ein erneutes Verschwinden des Dingis gekümmert hatte. Es war neben den anderen Beibooten sicher an einen Holzpflöck angebunden. Ich löste den Knoten und wir trugen das Dingi ca. 500 Meter zurück zum Wasser. Ich paddelte erleichtert zur Hallodri zurück. Ungefähr 30 Meter vor unseren Boot fuhr ich knapp an einen Segelboot mit deutscher Flagge vorbei. Der deutsche Skipper sprach mich an und sagte: „So haben sie ihr Beiboot wieder in Sicherheit gebracht, ich sah es um 06:30 Uhr auf die Küste zutreiben. Haben es Ihnen die Spanier anstandslos zurückgegeben? Es war ja schließlich Strandgut. Ich war nicht fähig etwas anderes als ja, ja, zu antworten. Dieser Landsmann war nicht fähig uns innerhalb von 3 Stunden und auf eine Entfernung von 30 Metern mitzuteilen, wo unser Dingi abgeblieben war.

Am 11.08.1994 erreichten wir Isla de Ons. Da war eine Pier, die weit ins Meer hinausreichte, ideal zum Anlegen und genügend Platz auf beiden Seiten zum Anlegen. Wir entschieden uns für die Seite, die den Wind zugewandt war, nicht aus einem bestimmten Grund, sondern weil sie halt am nächsten war. Abends gingen wir etwas spazieren und

entdeckten eine sehr schöne Fischerbucht mit jeder Menge Muscheln zum Sammeln und später wieder wegwerfen. Abends saßen wir im Cockpit und hörten von der ferne, Trommelschläge einer hier zeltenden Pfadfindergruppe. Geheimnisvoll wir sprachen von Robinson und seinen Kannibalen, das könnte so ähnlich gewesen sein. Als der Wind auffrischte, legten wir uns in die Koje. Jetzt wurde es von Minute zu Minute windiger und unsere Auswahl des Anlegeplatzes erwies sich jetzt als äußerst ungünstig. Mit dem Wind haben sich auch Wellen aufgebaut, die jetzt ungebremst an den Rumpf der Hallodri schlugen und diese immer fester an die Kaimauer warfen. Wir brachten noch einige Fender zwischen die Kaimauer und unser Boot. Es wurde eine sehr unruhige Nacht und dabei wäre es auf der anderen Seite der Kaimauer mit ablandigem Wind äußerst komfortabel gewesen. Aber mitten in der Nacht wollten wir auch nicht noch mal ab und anlegen. Da hatten wir eben Pech gehabt. Auch das Ablegen am nächsten Morgen erwies sich als äußerst schwierig. Da vor uns Schiffe festgemacht waren und wir erst mal zum Ende der Kaimauer mussten und unser Motor nur mühsam gegen Wind und Wellen vorankam. Als wir dann endlich an der Kaimauer vorbei waren und tieferes Wasser erreichten, wurde es sofort wieder angenehm. Mit anständigem Wind konnten wir den Wellen davon fahren und kamen gut voran. So nah liegt schönes und schlechtes Segeln beisammen.

Am 12.08.1994 erreichten wir La Guardia einen kleinen Fischerhafen an der Grenze Spanien/Portugal. Wir ankerten zwischen den spanischen Fischerbooten und hatten mit dem Beiboot nicht weit zum Ufer und somit in die Stadt. Wir entdeckten in der Nähe des Hafens einen

schönen öffentlichen Wäsche-Waschplatz mit fließendem Wasser und betonierten Waschbrettern. Der Waschplatz war gut besucht und die spanischen Frauen hatten offensichtlich ein spannendes Thema. Wir entschlossen am Nachmittag unsere Wäsche auch da zu waschen. Das Wetter passte, es war warm genug, um im Wasser zu plantschen und auch Wäschetrocknen auf der Hallodri. Als wir am Nachmittag mit unserer Wäsche da auftauchten und voller Tatendrang an die Sache rangingen, wurden wir von aufmerksamen Augen beobachtet. Wir hatten eben unseren Eigenen still. Also dauerte es auch nicht lange, bis einer der Frauen sich uns annahm, offensichtlich machten wir alles falsch, was man falsch machen kann. Wir hatten nicht das richtige Waschmittel und unsere Technik war auch nicht die beste. Um uns zu demonstrieren wie das geht griff die freundliche Spanierin in unsere Schmutzwäsche und erwischte ausgerechnet ein Höschen von mir. Sie knetete, rieb und benutzte ihre eigenen Reinigungszaubermittelchen. Wir zeigten uns sehr interessiert und waren begeistert von ihrer Technik. Von ihren Anweisungen verstanden wir nur Bruchstücke, antworten aber kopfnickend mit Si, sisi, oh und ah und si claro. Es war sehr lustig und die Senhoritas fühlten sich von uns auch bestimmt gut unterhalten. Wir machten das dann natürlich wieder so, wie wir uns das vorstellten. Unsere Garderobe hielt sich eh aufs nötigste beschränkt. Die langen Hosen und Pullover brauchten wir ja nicht mehr. Die waren in Reisetaschen in den Hundekojen ganz nach hinten verstaut. Kurze Hosen und T-Shirt und abends Jogginganzug und zum Ausgehen eine Jeans. Zumindest was mich betraf, war es auch nicht wirklich nötig, dass die Sachen ganz sauber waren, wenn sie frisch rochen, reichte mir das meist.

Am 17.08.1994 war ein Fest in La Guardia. Überall in der Stadt sah man weiß gekleidete meist junge Menschen mit Rotwein Flaschen, Weintrauben oder Rotwein in anderen Gefäßen. Auch in eine Unkrautspritze sah ich jemanden Rotwein einfüllen. Wir erfuhren, dass heute auf den Berg, Sancta Tekla ein Fest ist, wo jeder den anderen mit Rotwein anspritzen darf. Und um die Wirkung der Rotwein flecken zu verstärken, trugen die teilnehmenden Personen weiße Kleidung. Am besten war natürlich der mit der Unkrautspritze. Wir betrachteten das Treiben aus sicherer Entfernung, wollten doch nicht noch einen Washtag einlegen müssen. Und außerdem trinke ich lieber Rotwein, als ihn zu verschütten. Zum Abschluss des Festes gab es ein großes Feuerwerk. Die Abschussrampe der Feuerwerkskörper befand sich an der Hafenummauer ca. 100 Meter von unserem Ankerplatz entfernt. Wir wurden darauf aufmerksam gemacht, dass es besser wäre, unseren Ankerplatz zu verlegen. Wir lehnten dankend ab, wollten wir doch aus nächster Nähe dabei sein. Das war dann wirklich spektakulär. Stellenweise schossen sie direkt über unser Boot hinweg. Wir nahmen das dann auch als unser Abschiedsfeuerwerk und entschlossen am nächsten Tag weiter zu segeln.

PORTUGAL

17.08.1994 Es schien doch wie verhext zu sein, jetzt lagen wir bei bestem Wetter mehrere Tage im Hafen. Kaum laufen wir aus ändert sich das Wetter. Der Wind war nicht schlecht, blies er doch vorwiegend in unsere Richtung. Doch als wir am späten Nachmittag Viana do Castelo anlaufen wollten hatten wir in der engen Einfahrt den Wind

direkt auf der Nase. Die Fock war mit den Rollreff System nur über das Vorstag gerollt worden und flatterte im Wind. Eigentlich funktionierte das Roll-Reff System nur im Hafen bei Windstille.

In der Hafeneinfahrt tummelten sich Windsurfer, die diese Windverhältnisse zu mögen schienen. Unser kleiner Motor brachte uns gegen diesen Wind nicht voran, Segelunterstützung war in dem engen Fahrwasser nicht möglich. Wir waren verärgert da hätten wir gerne unsere Nacht verbracht, so hieß es wieder abdrehen und die Nacht durchsegeln. Als das Boot wieder halb zum Wind stand löste ich die eingerollte Fog, die schon wild im Wind schlug wohl etwas zu schnell raus. Das Vorsegel blähte sich im Wind, Hallodri legte sich etwas zu Seite. Und dann riss unser Vorsegel wie eine dünne Tageszeitung in mehrere Streifen, die wild im Wind schlugen. Ich hätte heulen können. Das war unser letztes Vorsegel. Wir hatten eine Genua schön dünn und groß, da konnte man gut Fahrt machen, bei leichten Wind. Dann hatten wir zwei Focke's die wir bei jedem Wetter gebraucht hatten. Die Segel waren zwar nicht mehr neu, machten aber bei unserer Abreise noch einen sehr guten Eindruck. Das mangelhafte Rollreff System hatte ihnen bestimmt sehr zugesetzt. Da flatterte ständig irgendein Segelteil im Wind, bis sich die Nähte lösten. Jetzt hatten wir noch zwei Großsegel. Eines davon hatten wir bei unserer Fahrt über die Biskaya mehrere Tage und Nächte in derselben Stellung stehen. Plötzlich begann es bei normalem Wind ohne Vorwarnung in der Mitte zu zerreißen. Bis wir es geborgen hatten, war es schon in 2 Teilen. Wir setzten das andere auch nicht mehr neue Vorsegel, und das ist jetzt auch noch drauf. Zurück zu unseren flatternden wild um sich schlagenden Vorsegelteilen querab von Viana do Castello. Wir brauchten das Boot wieder in Fahrtrichtung, mit selbst Steuer Anlage dann ging ich zum Vorschiff und wollte unser

ehemaliges Vorsegel einholen. Das war jetzt auch nicht mehr möglich, die einzelnen Segelfetzen hatten sich so um unsere beiden Vorstags gewickelt und verknotet. Ich rollte die Stofffetzen, so gut es ging ein und setzte mich deprimiert ans Ruder.

Ich zog Resümee. Entweder war es himmelhoch jauchzend oder zum Tode betrübt sein. Unsere Bordkasse war inzwischen auch schon stark zusammengeschrumpft und neue Segel werden ein weiteres Loch reißen. Wir müssten jetzt bald einen Platz zum Überwintern finden und versuchen Geld zu verdienen. Unnötige Ausgaben waren jetzt unbedingt zu vermeiden.

Am nächsten Tag liefen wir in Paova de Varzim ein.

23.08.1994 Porto, Marina mit Duschen und Zoll, wegen der Hafengebühren 1400 Escudos (7 €) nur eine Nacht geblieben.

24.08.1994 Aveiro, großer Hafen mit mehreren Hafenbecken, jedoch auf den ersten Blick keine geeignete Anlegemöglichkeit gefunden, 1. Ankerversuch scheiterte, 2. Ankerversuch scheiterte, an einer Personenfähre festgemacht, Polizeikontrolle mit den Hinweis, dass die Fähre am nächsten Morgen um 06:00 Uhr ablegt. Um 05:30 Uhr Liegeplatz gewechselt an Mooring. Um 10:00 Uhr abgelegt.

26.08.1994 Nazare, eine Nacht durchgesegelt bei schwachem Wind bis Flaute. Zwischen 01.00 Uhr und 02:00 Uhr bei Figueira da Foz riesige Fischereiflotte ausgelaufen, bis zu 40 Schiffe auf einen Blick.

Marina von Nazare am Steg fließend Wasser aber kein Strom und keine sanitären Anlagen 1300 Esc. Pro Nacht, viel Tourismus, Stierkampf.

28.08.1994, s. Martino do Porto, wunderbar gelegene Ankerbucht mit weißen Sandstrand.

30.08.1994 Peniche, null Wind, mit Motor gefahren, ca. 5 sm vor Peniche stoppte uns ein Motorboot mit geöffneter Motorhaube. Batterie leer, wir haben geholfen Batterie ein und ausbauen, ohne Erfolg, Abschleppen nicht möglich, Lohn 3 Fische. Penice angelaufen, gleich einen schönen Ankerplatz gefunden. Manu Faite ein bekanntes Schiff wieder getroffen die denselben Kurs, wie wir hatten und ebenso langsam unterwegs waren wie wir. In dieser Nacht ist ein, fremdes unbenanntes Segelboot an die Klippen getrieben und zerschellt, ca. 3 sm vom Hafen entfernt. Wilde Gerüchte machten schnell die Runde. Von Piraten und schweren Stürmen war die Rede. Da wurde uns wieder bewusst, ganz ungefährlich ist die Seefahrt nicht.

Jetzt haben wir endlich einen neuen Gaskocher gekauft mit 2 Flammen. Bei der Abreise hatten wir einen Benzinkocher, der uns auf der Messe vorgeführt wurde und da wunderbar funktionierte, gekauft. Angeblich mit Normalbenzin zu betreiben, das überall erhältlich ist, das überzeugte uns. Funktioniert hat das Teil aber nur am Anfang und nach einigen Tagen gab es die ersten Mängel zu beklagen. Das Teil stank fürchterlich nach Benzin und rauchte und qualmte und verdreckte alle Töpfe und Pfannen mit Ruß. Immer wieder reinigen der Düsen und Benzin Wechsel brachte nur bedingten Erfolg. Von Gaskochern ist uns abgeraten worden wegen der Explosionsgefahr, ach was haben wir da für Horrorgeschichten gehört. Der Gaskocher funktionierte von Anfang an hervorragend, brachte viel mehr Heizleistung und die Gasflaschen

schienen ewig zu halten. Diese Anschaffung brachte endlich den gewünschten Kochkomfort und funktionierte immer anstandslos. Eine unserer besten Anschaffungen auf unserer Reise.

05.09.1994. Wir lagen vor Sesimbra, vor Anker in einen wunderbar gelegenen Hafen. Eingebettet von hohen Felsen, wo etliche Höhlen zu erkennen waren. Ein Anlaufen vom Hafen Cascais, war wegen stürmischen Winden in der Nacht nicht möglich. Trotzdem bei den Versuch einzulaufen, die letzte reparierte Fock eingebüßt. Dann weiter gesegelt nach Sesimbra um 09:00 Uhr sehr starker Wind. Um 11:00 Uhr Totenflaute, dazwischen kurze Böen von 5 bis 30 min dazwischen Flauten. Von 02:00 Uhr bis 06:00 Uhr Totenflaute, von 06:00 Uhr bis 10:00 Uhr schwacher Wind um 15:00 Uhr unter Motor in Sesimbra eingelaufen.

Die Temperaturen stiegen auf 35 Grad Celsius, die ganze Nacht, laue mäßige Winde.

Am Nachmittag bin ich mit dem Beiboot vor die Hafenmauer gerudert, um zu angeln. Als Köder hatte ich frische Muscheln, die ich zuvor am Strand ausgegraben hatte und die sich als sehr guter Köder für Makrelen erwiesen. Das heißt, wenn man in einen Schwarm von Makrelen angelt, dann Beißen die auf alles, auch auf den blanken Hacken. Und wenn einer wieder loskommt, beißt sofort ein anderer, das geht dann so. Angel ins Wasser Makrele vom Haken abmachen im Eimer zwischenlagern und die Angel wieder ins Wasser, bis der Eimer voll ist. Wenn der Schwarm dann weg ist, beißt gar nichts mehr und man glaubt, alles war nur ein Traum. Jetzt war ich gerade in keinen Schwarm und ich angelte mühsam eine nach der anderen. Ich hatte

beide Angeln mit Köder bestückt eine links und eine rechts vom Boot im Wasser. Und ließ mich mit dem Beiboot an der Kaimauer entlangtreiben. Dann endlich der erhoffte Biss. Der Hacken saß fest, das war ein Großer, dachte ich und drillte ihn langsam näher ans Boot. Dann zu gleichen Zeit ein Biss an der anderen Angel. Ich war wie gelähmt und alles ging sehr schnell. Die herrenlose Angel bog sich etwas Richtung Wasser und langsam zog der Fisch die Angel über die niedrige Bordwand des Beiboots. Meine Hände waren an der Angel wie angewurzelt und ich musste mit ansehen, wie meine zweite Angel im Wasser verschwand. Das waren mal wieder teure Fische.

Netten Portugiesen von der Telekom getroffen.

Mit anderen Seglern am Strand Sardinien gegrillt.

15.09.1994

Guter Wind in Fahrtrichtung. Nur noch mit Großsegel voran gekämpft, da wir jetzt gar kein Vorsegel mehr hatten, alle zerfetzt. Gegen 22:30 Hafen querab. Wegen guten Wind nicht angelaufen. Zum Morgen flaute es dann ab und Nebel kam auf, wir dümpelten 3 Tage im Nebel. Wir Führen nur nach Kompass. Nachts hielten wir aufs offene Meer raus, um eine Strandung zu vermeiden. Deutlich hörten wir Schallsignale von den Schiffen in der Schifffahrtsstraße. Am Tag sahen wir Berge aber nur die Spitzen wegen Bodennebel. Wir hielten darauf zu und in Land Nähe war plötzlich kein Nebel mehr, gegen 19:30 Uhr hatten wir das Cap St. Vicente umrundet und einen schönen Ankerplatz in einer ruhigen Bucht gefunden. Makrelen geangelt und Haie angefüttert, aber keinen gefangen. Ankerplatz gewechselt, Wind frischt auf. Burg von Heinrich dem Seefahrer besucht,

Wüstenspaziergang. Motor springt nicht mehr an, zur Reparatur gebracht. Mit Rentnern einen Sundowner getrunken.

24.09.1994. Trockenfallen gelassen und neuen Anstrich am Bootsrumpf angebracht. Unruhige Nacht um 01:00 Uhr schwamm, die Hallodri wider, wir hatten nur eine Seite gestrichen, jetzt allerdings Blau, sah besser aus fanden wir. Die andere Seite wollten wir wo anders streichen, wenn das Wetter besser wäre. Sah auch gut aus eine rote und eine blaue Schiffs Seite.

25.09.1994 Heiße Temperaturen in Sagres.

26.09.1994 Immer dieselben unfreundlichen Gesichter im Supermarkt.

27.09.1994. Stark zunehmende Winde. Um 18:00 Uhr wollten wir zurück zum Boot. Wegen des starken Windes legte ich mich besonders ins Zeug, dabei brach ein Paddel entzwei. Mit den verbleibenden einen Paddel war ein Vorankommen nicht mehr möglich. So trieben wir wieder zu unseren Ausgangspunkt zurück. Wir gingen erst mal in eine Kneipe und wollten auf Wetterbesserung warten. Nach einer Stunde hatte der Wind nicht abgeschwächt. Wir trugen unser Dingi auf die andere Seite der Bucht und Liesen uns mit dem Wind auf die Hallodri zutreiben.

28.09.1994 Sturm, wegen des gebrochenen Paddels konnten wir nicht an Land gehen. Wir bastelten am Boot rum. Nach den Trockenfallen war vermutlich eine Menge Sand oder Lehm in den Schwertkasten geraten. So dass wir das hochgefahrene Schwert nicht mehr aus den Kasten brachten.

Resümee: Der Motor läuft nicht mehr zuverlässig. Paddel gebrochen. Kein Vorsegel mehr und das Großsegel haben wir auch schon mal geflickt. Boot halb gestrichen und die Bordkasse schrumpft.

29.09.1994 das Wetter hat sich wieder gebessert und auf die Dauer, ist es uns hier doch zu windig. Um 13:00 Uhr segeln wir aus der Bucht und haben guten Wind, so dass wir bereits um 17:00 Uhr in Lagos einlaufen. Hier haben wir einen super Ankerplatz direkt am Touristen Strand, wir gehen in die Stadt und treffen alte Bekannte wieder.

01.10.1994 Wir Liesen uns am Touristen Strand trockenfallen und begannen die andere Seite jetzt auch blau zu streichen. Zur Mittagszeit rollte ich dann unsere Deutschlandflagge ein, weil wir uns vor neugierigen Blicken und Fragen nicht mehr retten konnten.

Wie: «Mama guck mal das sind Deutsche«, oder: «Seid ihr gestrandet, habt ihr Haie gesehen, können wir uns euer Boot mal ausleihen«. Waren wir froh als die Hallodri wieder schwamm und wir zurück zum Ankerplatz konnten.

02.10.1994 Portimao im Fluss geankert, sehr unruhiger Ankerplatz

04.10.1994 Villamoura hier haben wir uns von einem Engländer ein gebrauchtes Vorsegel andrehen lassen, eine Sturmfock von einem großen Segelschiff war jetzt unsere Fock. Die Marina Gebühren waren enorm hoch, so liefen wir am 09.10. Trotz Gegenwind aus.

CULATRA

09.10.1994 Ilha da Culatra den ganzen Tag aufgekreuzt und am späten Abend noch Motort. Wir haben mal wieder Delphine gesehen. Bei der

Einfahrt durch die Kaimauern hatten wir die Strömung mit uns und wir wurden richtig reingezogen. Unterstützt durch unser Segel sausten wir durch die Einfahrt, vorbei am Leuchtturm von Cape St. Maria dann wurde die Bucht breiter, die Strömung etwas weniger. Wir hielten Ausschau nach einem geeigneten Ankerplatz, so wie wir das schon so oft gemacht hatten. Es machte richtig Spaß, das Fahrwasser war betonnt. Wir fuhren zick zack von einer Boje zur anderen gezogen von unseren Segel und unterstützt durch die Strömung. Die Sonne war schon untergegangen aber es war immer noch hell. Dann sahen wir einige Segelschiffe, die scheinbar da vor Anker lagen. Jetzt hatten wir ein Ziel, da hielten wir drauf zu und je näher wir kamen, desto mehr Segelschiffe konnten wir ausmachen. Der Ankerplatz schien unendlich groß. Wir segelten an den ersten Schiffen vorbei und suchten uns eine freie Stelle mittendrin. Nicht weit vom Ufer, da wir ja wenig Tiefgang hatten und liesen unseren Anker fallen. Das gefiel uns schon sehr gut jede Menge Schiffe mit den unterschiedlichsten Nationalitätsflaggen. Am Ufer der Insel lagen sehr viele kleinere Fischerboote und etwa 5 große Fischerboote lagen nahe dem Ufer an Moorings. Etwa 200 Meter von uns entfernt, ein betonierter Anlegesteg für eine Fähre. Von dem Anlegesteg führte eine betonierte Treppe hinunter zum Wasser. Da lagen ca. 10 Beiboote von Yachten, die am Geländer der Treppe angebunden waren. Wir bauten unser Banana Boot zusammen und ruderten auch zum Fähranleger, machten auch am Geländer fest und begannen die Insel zu erkunden. Unser erster Eindruck war sehr positiv, alles schaute etwas abenteuerlich und provisorisch aus. Selbst zusammengezimmerte Fischerhütten, die wahrscheinlich nach und nach An- und umgebaut worden sind. Und jetzt Ähnlichkeit mit Häusern hatten und auch bewohnt waren. Baumaterial war alles Mögliche, das

Wind und Wetter abhalten sollte. Meist Pressspann- und Sperrholzplatten, die durch die Feuchtigkeit aufgequollen waren. Und mit bunter Farbe angestrichen waren, die den Farben der Fischer Holzboote sehr ähnelte und bestimmt die gleiche war. Meist blau aber auch alle anderen Farben waren vertreten. Die Dächer bestanden aus Wellblech oder Kunststoff auch Asbest Dächer waren vermehrt vorhanden. Dazwischen gab es auch Häuser aus Stein, verputzt oder unverputzt aber auch bunt angemalt. Am meisten überraschte uns, dass die Insel von Touristen weitgehend verschont geblieben zu sein schien. Da gab es einen Lebensmittelmarkt und jede Menge Kneipen. Wir wanderten Weiter und kamen zu einer Lagune, die von unseren Ankerplatz aus nicht einsehbar war. Inzwischen war es schon dunkel geworden und wir sahen ca. 20 Segelschiffe, die am Strand der Lagune standen, hoch und trocken. Es war Ebbe, die Lagune war fast komplett ohne Wasser, die Schiffe waren meist Katamarane und Twin Kieler, die da standen. Eins neben den anderen, wie eine kleine Gartenhaus Siedlung sah das aus und irgendwie gespenstisch ein Hafen ohne Wasser. Bei einigen schien ein schwaches Licht durch die Bullaugen, es war bereits dunkel und es herrschte eine geheimnisvolle Ruhe. Abenteuerlich. Das gefiel mir!

Wir gingen zurück zum Fähranleger und paddelten zur Hallodri. Auf fast allen anderen Schiffen hatten die Skipper bereits das Ankerlicht angemacht. Es war windstill. Friedlich und ruhig lagen die Schiffe alle in einer Richtung. Es war etwas Strömung des immer noch ablaufenden Wassers. Auch wir zündeten unsere Petroleumlampe an, die uns als Ankerlicht diente. Wir saßen im Cockpit, es war angenehm warm und wir fühlten uns wohl. Auf der anderen Seite der Insel leuchteten die Lichter der Stadt Olhao. Dazwischen noch mal eine kleine Insel. Unser

Ankerplatz war sicher, der Anker hielt die Hallodri auf Position. Die Insel war wirklich sehr interessant und wir wollten sie am darauffolgenden Tag unbedingt noch mal besichtigen. Zufrieden mit den Ereignissen des Tages und voller Tatendrang für die nächsten Abenteuer legten wir uns in die Koje.

Angesichts strahlenden Sonnenschein, der durch unsere Bullaugen fiel, wurden wir geweckt. Ein Blick aus dem Fenster, unsere Position hatte sich nicht verändert. Der Ankerplatz war lichter geworden, einige Schiffe hatten abgelegt, aber es waren noch genügend da, um nicht einsam zu sein. Wir frühstückten im Cockpit, obendrein beobachteten wir das treiben um uns herum. Reger Dingi verkehr war da im Wasser. Paddelnd oder mit Außenbordern fuhren die Yachtbesitzer von Yacht zu Yacht oder ins Dorf und zurück und wechselten freundliche Worte mit gleichgesinnten. Jeder schien beschäftigt zu sein. Auch wir bekamen bald Kontakt zu den anderen Seglern. Die meisten hatten ein Ziel und wollten bald wieder weiter in alle möglichen Richtungen. Als wir gefragt wurden, wo wir hin wollten, antworteten wir mit Mittelmeer, Griechenland? Vielleicht, eigentlich wissen wir nicht genau. Manchmal saßen wir zu fünft auf einen Boot und alle erzählten von ihren Abenteuern, Karibik, Venezuela, Mittelmeer, Schweden, USA und Australien. Wir lauschten andächtig, das waren alles erfahrene Fahrtensegler. Manche begannen ihre Reise, andere wollten wieder heim, das Schiff verkaufen. Eins war klar. Hier war der Treffpunkt der Segler, der Weltumsegler und Aussteiger. Viele machten den Eindruck, als ob sie Reich wären, manche waren Rentner. Andere mussten immer wieder Arbeiten und Geld verdienen. Die segelten dann weiter, getrieben von Abenteuerlust, in Länder, wo man schneller und besser Geld verdienen konnte als in Portugal. Es lagen meist so um die 20

Schiffe am Ankerplatz. Morgens segelten um die 5 Stück weg und abends kamen wieder 5 neue. Manche blieben ein paar Tage andere ein paar Wochen bis Monate.

Zu den Personen von der geheimnisvollen Lagune hatten wir auch sehr schnell Kontakt. Da gab es, welche die schon seit Jahren mit Ihrem Schiff dalagen. Einige erst seit Monaten. Die Lagune sah bei Tageslicht und mit Wasser richtig idyllisch aus. Die Menschen waren sehr interessant. Oft paddelten wir in die Lagune, um mit den Leuten zu reden und ihre Geschichten anzuhören. Als wir von Deutschland weggefahren waren, haben wir von so was geträumt. Jetzt war es Wirklichkeit geworden. Das Leben auf dem Schiff war billig. Hier musste man nichts für den Ankerplatz oder die Lagune bezahlen und konnte bleiben so lange man wollte. Unsere Bordkasse war schon erheblich geschrumpft und wir entschlossen hier zu überwintern und Arbeit zu suchen.

Die Segler vom Ankerplatz warnten uns, nicht in die Lagune zu fahren. Sie sagten, das ist wie eine Mausefalle, wenn man da erst mal drin ist, kommt man nicht mehr raus. Da gab es tatsächlich einige Schiffswracks in der Lagune, die da vor sich hin faulten. Die dienten als Ersatzteil Spender für jedermann. Bis man glaubte, da sei nichts mehr zu holen. Aber immer wieder tauchte jemand mit einen Schraubenzieher auf und konnte irgendwas brauchen, was den Verfall beschleunigte.

Zum Überwintern wollten wir auch in die Lagune, weil da das Boots-Leben wesentlich angenehmer zu gestalten war. Unser Boot war für so was leider nicht geeignet. Es hatte nur einen Kielkasten, und wenn das Wasser weg war, legte es sich auf eine Seite. Um das zu vermeiden, gab es natürlich Tipps und Ideen von allen freundlichen

Lagunenbewohnern. Stützfüße bauen war eine Möglichkeit. Aber viel einfacher hörte sich folgender Vorschlag an. Nimm eine Schaufel und grabe einen kleinen Kanal in den Sand. Anschließend fahre bei höchsten Tidenstand da rein und schaufle links und rechts wieder zu, ehe das Wasser wieder abläuft. Wenn du dann im Frühjahr wieder raus willst, einfach wieder ausgraben. Das hörte sich gut an und wurde sofort vorbereitet. Am besten gefiel mir an der Idee, dass es keinen finanziellen Aufwand erforderte. Die Schaufel wurde mir freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Gesagt, getan. Das klappte zwar auf Anhieb nicht. Mal hing das Boot zu weit links mal zu weit rechts, mal zu weit nach vorne mal zu weit nach hinten. Fast bei jedem Hochwasser war ich am Schaufeln. Der Vorteil war, wir konnten jetzt jederzeit trockenen Fußes an Land.

Das Leben war ein Traum, wir hatten gleichgesinnte zum Unterhalten und grillten fast jeden Abend zusammen. Wir machten lang ausgedehnte Spaziergänge am menschenleeren Strand, endlich hatten wir Zeit, wir konnten machen, was wir wollten.

Sylvester saßen wir alle beisammen im Freien, zwar mit dicken Pullover und langen Hosen, aber auch mit wärmenden Getränken. Mittenacht machten wir unser eigenes Feuerwerk mit abgelaufenen Seenot Raketen.

Anfang Januar war es dann so weit, unsere Bordkasse hatte enorm abgenommen, wir brauchten Arbeit. Einmal hatte ich geholfen einen Unterwasser Anstrich an einen Segelschiff zu erneuern, brachte aber nur 20.- DM ein, sonst hatte sich nicht ergeben. Es gab keinen Ausländer auf der Insel, der arbeitete, um Geld zu verdienen. Wir

kannte auch niemanden, der Arbeit zu vergeben hatte. Da gab es eine Zeitschrift für deutsche, die in Portugal ansässig waren.

Es bat einer Bauarbeiten für Deutsche an, ich rief ihn an und fragte, ob er Arbeit für mich hätte. Ich bin Maurermeister, sagte ich. Er fragte, ob ich Fliesenlegen kann. Was hätte ich sagen sollen, ich brauchte einen Job. Ich erzählte: » klar kann ich das.« Er meinte komm nach Lagos zum Bahnhof. Da hol ich dich ab, du kannst bei mir Arbeiten und in einem Ferienhaus wohnen. Mir blieb keine Wahl, ich musste Geld verdienen oder meinen Traum aufgeben. Mit den letzten Escudos fuhr ich nach Lagos, das klappte dann auch recht gut. Aber nach einer Woche konnte er mich schon nicht mehr brauchen. Ich war wohl zu langsam oder nicht genau genug. Er gab mir etwas Geld und entließ mich am Freitag wieder.

An diesem Wochenende lernten wir die Eigner eines großen Betonschiffes kennen, das schon lange in Culatra vor Anker lag. Die sagten, sie müssen nach Deutschland zurück, und ob ich auf ihren Schiff arbeiten will. Lackierarbeiten, bis sie wiederkommen. Klar sagte ich: Ich hab gerade zufällig Zeit und bräuchte aber einen Vorschuss. Wir waren vorerst gerettet.

Nach einigen Wochen kam der Eigner der Betonyacht zurück, und war mit meiner Arbeit zufrieden. Der Yachtbesitzer meinte, er kenne eine Deutsche Frau, die drüben am Festland Wohnungen vermietet. Die Frau sucht dringend einen Maurer um ein Zimmer anzubauen.

Ich nahm Kontakt zu der Frau auf und wir waren uns bald einig. Endlich verdiente ich wieder Geld. Wir mochten uns etwas sparen, bevor wir weiter segeln wollten. Eigentlich gefiel es uns hier sehr gut.

Wieder mal Zeit für ein Resümee. Wir waren im sonnigen Süden, der Winter war sehr mild. Das Leben auf den Boot machte Spaß, wir haben viel neue Freunde. Und wir haben einen Job. Also kein Zeitdruck, um weiterzusegeln.

Wir arbeiteten für die Frau, die verschiedene Objekte hatte. Ich baute ein Gästezimmer an mit allen Drum und Dran. In einen anderen Ort, wo die Dame auch vermietete, mauerte ich einen großen Gemeinschaftsgrill. Carmen bekam auch Jobs von der Frau. Wäsche bügeln und Garten bewässern und andere Tätigkeiten. Unter der Woche schliefen wir in einer Ihrer Ferienwohnungen. Am Wochenende bekamen wir einen Ihrer Leihwagen, um am Freitag abends zurück nach Culatra fahren zu können.

Eines Tages brachte Carmen dann ein kleines Kätzchen an und sagte das ist jetzt unsere. Erst sträubte ich mich und sagte: Wir haben keinen Platz und brachte andere Argumente, die gegen eine Katze an Bord sprechen sollten. Aber als sie mir die Kleine in die Arme drückte und sie mich abschnurrte, war es um mich geschehen.

Montag bis Freitag arbeiteten wir bei der Frau auf Ihrer Finca. Am Wochenende fuhren wir nach Culatra auf die Hallodri. Immer mit dabei unsere kleine Katze, die Carmen Schatzlein nannte und ich ihr den Ideenreichen Namen Mieze gab. Transportiert wurde die Kleine in einen Rucksack. Das schien ihr zu gefallen, kaum war sie im Rucksack schien sie auch schon eingeschlafen zu sein. Am Freitag bevor wir mit der Fähre nach Culatra zurückfuhren, gingen wir noch in einen großen Supermarkt um Proviant einzukaufen. Wir wurden gebeten unseren Rucksack nicht mit in den Markt mit reinzunehmen. Und gaben ihn kurzerhand mit der schlafenden Mieze ab. Wir bekamen eine Nummer

für den Rucksack. Die Verkäuferin hängte den Rucksack an einen Hacken. Nach einer halben Stunde holten wir Miese wieder ab, wir öffneten kurz den Rucksack und Miese schnurrte uns entgegen.

Wir arbeiteten stellenweise auf dem Betonschiff, stellenweise am Festland und manchmal taten wir einfach nichts oder was uns gefiel. Richtig sparen konnten wir nicht. Der Verdienst war zu gering aber so hätte es schon weitergehen können.

Für die Hallodri haben wir inzwischen Stützfüße gebaut und können jetzt sehr schnell trockenfallen und das Boot genau ausrichten. Im Sommer sind wir etwas in der Lagune gesegelt. Mal zu den Nachbar Inseln und mal nach Faro und Olhao. Der Sommer ging dann schneller vorbei als angenommen. Macht ja nichts dann fahren wir noch mal in die Lagune zum Überwintern.

Wie gesagt: So hätte es schon weiter gehen können!

Ging es dann aber nicht.

23.11.1995

TRENNUNG

Heute war ein schwarzer Tag für mich. Nach über einen Jahr Aufenthalt auf Culatra hat mich Carmen verlassen, wegen einen Culatresischen Müllabfuhrhelfer. Carmen sagte, sie sei verliebt und wolle die Beziehung nicht beenden. Sie würde weiterhin auf der Hallodri wohnen. Das wollte ich jedoch nicht und sagte wir laufen morgen aus. Carmen packte ihre Sachen und zog auf ein Schiff, dessen Eigner in Deutschland war und wir darauf aufpassten. Ich bat sie noch einmal

mitzukommen. Vergebens. Wir küssten uns ein letztes Mal, dann stieg ich aufs Boot und fuhr aus der Lagune. Wir winkten uns zum Abschied.

24.11.1995 Um 15:00 Uhr legte ich von Culatra ab. Carmen hatte sich nicht mehr sehen lassen. Unser Außenborder war schon wieder kaputt. Ich segelte die Hälfte der Strecke bis Faro, dann schlug die Strömung um. Bei schwachen Wind war, ohne Motor keine Chance mehr bis zum Ankerplatz von Faro zu kommen. Ich fuhr vom Fahrwasser raus und ankerte. Mein erster Tag als Einhandsegler endete hier.

25.11.1995 Ungünstige Winde, der Ankerplatz von Faro war nicht Ideal, zurück nach Culatra.

26.11.1995 Nach Olhao gesegelt

27.11.1995 Olhao

28.11.1995 Faro, starker Levante

29.11.1995 Faro. Starker Wind und Regen.

30.11.1995 Ausgelaufen von Faro nach Tavira.

01.12.1995 Von Tavira nach Ayamonte

02.12.1995 Von Ayamonte den Guadiana rauf.

06.12.1995 Alcoutim, Sanlucar

GUADIANA

Anfang Dezember erreichte ich den Grenzfluss zwischen Spanien und Portugal den Rio Guadiana.

Der Fluss war tidenabhängig, das heißt, er steigt und fällt auch mit Ebbe und Flut. Manchmal war die Strömung so stark, das es keinen Sinn machte dagegen an zu Motoren oder anzusegeln. Da war die Fahrt über Grund gleich null. Der Fluss war wenig befahren, fast kein Berufsverkehr und wenig Tourismusboote.

Ich hatte 1500 Esc umgerechnet 150 DM, das würde nicht allzu lange reichen. Ich musste unbedingt einen Job auftreiben. Zu dem Zeitpunkt waren jede Menge Aussteiger am Fluss: Engländer, Deutsche, Holländer und Franzosen, waren die am meisten vertretenen Nationen und vereinzelt war es recht international.

Da gab es einen harten Kern. Segler, die schon seit Jahren auf den Boot lebten. Und Finca Besitzer das waren meist Segler, die das Bordleben überdrüssig waren und sich ein Grundstück gekauft hatten oder es für andere Besitzer bewachten. Dann gab es noch solche, die nur mal verschnauften wollten und irgendwann wieder weiter wollten. Dreh und Angelpunkt waren ca. 50 Km flussaufwärts die Orte Sanlucar de la Guadiana auf der spanischen Seite und Alcoutim auf der portugiesischen Seite. Sehr schnell lernte ich die Leute auf den Schiffen kennen, die meisten wollten hier überwintern und im Frühjahr weitersegeln in alle möglichen Richtungen. Jedoch lernte ich niemanden kennen der Arbeit zu vergeben hätte oder selbst arbeitete.

Ich lebte so sparsam, wie ich konnte und trotzdem schmolz mein kleiner Betrag dahin. Bisher war ich noch nie in der Situation gekommen, völlig mittellos zu sein und dachte jeden Augenblick jetzt muss sich doch was ergeben.

Aber es ergab sich nichts, keine gute Fee tauchte auf. So bekam ich auch keine freien Wünsche, man meint doch immer, wenn die Not am größten ist, kommt irgendwo ein Lichtlein her. Nobel geht die Welt zugrunde, meinte ich. Ich hatte noch 100 Esc. Ein Bier in der Kneipe kostete 80 Esc. Das leiste ich mir jetzt, dann muss ja was passieren. Ich setzte mich an die Bar und bestellte so wie, wenn Geld keine Rolle spielen würde.

Es war kaum zu glauben aber es passierte nichts. Keiner setzte sich zu mir und niemand gab mir Tipps oder bot mir Arbeit an, ich trank mein Bier aus und ging zum Boot.

Ich meinte, vielleicht hat jemand seine Geldbörse verloren und guckte auf den Boden nichts. Dann muss ich mich eben in der Natur durchschlagen bis sich, was ergibt. Fasste ich den Entschluss. Welche wirren Gedanken sind da durch meinen Kopf gegangen. Es muss ja weitergehen, nur wie?

Am nächsten Tag lichtete ich den Anker und fuhr mit der Strömung des auflaufenden Wasser den Fluss hoch. Nach der ersten Biegung lies ich die Dörfer hinter mir und war alleine mit den Fluss und der Natur. Ich lebte vom Fischfang und den Vorräten in meiner Proviant's Kiste. Unglaublich, was für leckere Gerichte man schaffen kann mit Nudeln, Kartoffeln und Reis. Fischdosen hatte ich auch noch. Die Tage verbrachte ich mit lang ausgedehnten Spaziergängen. Und hing meinen Gedanken nach.

MERTOLA

Ich fuhr den Fluss hoch, bis es nicht mehr weiter ging. Eine alte brüchige Staumauer einer Wassermühle machte da für Boote, die man nicht tragen, konnte die Weiterfahrt unmöglich. Da war die Stadt Mertola. Ich ankerte am Fuße der Stadt mit herrlichen Blick auf die sehr gut erhaltene maurische Festung und wartete auf ein Wunder.

Es geschah nichts, das gibt's doch nicht.

An Bord fand ich noch ein 200 Esc. (Ca 1 Euro) Stück, eine Sonderprägung. Beiseitegelegt in besseren Zeiten. Es war nachmittags am Heiligen Abend. Ich wollte mir was gönnen. Es gab zwei Sachen, die mir besonders abgingen. Aber mit den 200 Esc konnte ich mir eh nur eine Leisten. Ich begann zu überlegen. Also ein Päckchen portugiesischer Tabak kostet 185 Esc. Zigarettenpapier hatte ich noch. Eine Flasche Wein gab es zum selben Preis. Damals war ich noch Raucher und probierte die letzten Tage immer wieder verschiedene Kräuter zum rauchen aus. Die zwar qualmten aber mit Tabak nicht zu vergleichen gewesen waren. Alkohol konnte ich gar nicht ersetzen, Wasser blieb Wasser.

Ich entschloss mich Tabak zu kaufen. Ich setzte mich ins Dingi und paddelte zum Steg und begab mich in die Stadt. Beim ersten Kiosk fragte ich nach Tabak. Bei mir nicht sagte der Verkäufer aber der Wirt da hinten, der hat Tabak. Der Wirt hatte auch keinen. So verbrachte ich meinen Nachmittag von Kiosk zu Kiosk, von Kneipe zu Kneipe gehend. Ich lernte die ganze Stadt kennen. So groß ist Mertola ja auch wieder nicht. Ich blieb in meinen Bemühungen jedoch erfolglos. Lust auf Wein war mir jetzt auch vergangen. Ich paddelte zurück zum Boot und verbrachte den Heiligen Abend mit meiner Katze am Ankerplatz. Abends schaute ich zu den hellerleuchteten Fenstern der Stadt hinüber.

Zugleich dachte, wie die den jetzt feiern. Des Weiteren versuchte ich mich an die vergangenen heiligen Abende, meines Lebens zu erinnern. Unglücklich bin ich nicht gewesen, aber traurig war ich doch sehr.

Am nächsten Tag lichtete ich wieder meinen Anker und segelte zurück nach Alcoutim und Sanlucar. So schön die Natur doch war und wie gut man in der Einsamkeit nachdenken konnte. Um weiter überleben zu können, musste ich Arbeiten und um Arbeit zu finden, war es erforderlich Kontakt mit Leuten aufnehmen die Arbeit zu vergeben hatten.

Sylvester lag ich vor Alcoutim vor Anker. Es hatte seit Tagen geregnet und der Fluss war stark angestiegen. Auf ein großes Schiff, das am Steg lag, war eine Silvester-Party angesagt, da wollten wir uns alle um 20:00 Uhr treffen und feiern. Ich freute mich. Das wäre auch eine gute Möglichkeit gewesen andere Aussteiger kennen zu lernen. Und evtl. einen Job an Land zu ziehen.

Nachmittags um 17:00 Uhr war der Fluss weiter angestiegen und die Strömung hatte stark zugenommen. Mein Anker hielt nicht mehr, langsam trieb ich Fluss abwärts. Der Anker fand keinen Halt. Ich holte ihn hoch und motorte zur anderen Uferseite, da war die Strömung nicht so stark. Ich warf den Anker und der schien auch auf Anhieb zu halten. Durch das neue Ankermanöver war ich so weit abgetrieben worden, das von Alcoutim nichts mehr zu sehen war. Da wo ich jetzt ankerte, war nichts. Mit den Dingi zur Party wäre zu weit gewesen. Außerdem wollte ich Hallodri nicht alleine lassen, falls der Anker wieder nicht hält, wäre es möglich gewesen, dass ich mein Boot verloren, hätte.

So verbrachte ich auch Sylvester alleine mit meiner Katze. Ich hörte die TOP hundert im Radio, Deutsche Welle. Mal schauen, was das neue Jahr bringt, dachte ich.

Nach den Feiertagen ging ich zur Post, da lag tatsächlich ein Brief für mich aus Deutschland von Daheim. Darin befand sich auch ein Geldschein. Ich schrieb zurück und schilderte meine Situation. Es war mir schon peinlich, aber es fiel mir nichts anderes ein. Von da an bekam ich 100.- DM alle 3 Wochen, das reichte.

An einen anderen Segler mit dem ich mich angefreundet hatte, verkaufte ich meinen Sextanten aus Messing im Mahagoni Koffer für 300,00 DM. Mit den Sextanten hatte ich in Deutschland oft geübt. Und poliert habe ich das Messing, wenn ich vom Abenteuer träumte. Ganz kapiert hatte ich das mit den Sextanten aber nie. Bei meinen Übungen meine Position festzustellen, landete ich oft auf einen anderen Erdteil oder in der Wüste. Bis hierher bin ich nur gekommen, weil ich meinen Kompass vertraute. Sonst würde ich wahrscheinlich heute noch irgendwo im Atlantik meine Kreis ziehen. Also trennte ich mich mit einem lachenden und einem tränenden Auge von dem unnützen Teil. 300 DM waren für mich zu dem Zeitpunkt eine Menge Geld.

MIEZE

Am 04.02.1996 war meine Miezekatte, die immer noch keinen richtigen Namen hatte, nachts von Bord gesprungen. Sie dürfte damals so um die 9 Monate alt gewesen sein und war offensichtlich rollig. Ich ankerte nahe am spanischen Ufer bei San Lucar de la Guadiana. Als sie ein Miauen vom schilfbewachsenen Ufer vernahm, gab es für sie kein

Halten mehr. Sie sprang ins Wasser und schwamm zu den am Ufer wartenden Kater und verschwand mit ihm im Schilf. Mein kleines Kätzchen war mir inzwischen sehr ans Herz gewachsen und ich war froh, dass ich sie hatte. Oft begleitete sie mich im Dingi, wenn ich an Land ruderte. Wir unternahmen gemeinsame Spaziergänge und nachts schnurrte sie oft auf meinem Schoß. Auch am Steg freundete sie sich schnell mit anderen Seglern an und war sehr zutraulich.

Wenn sie zurückkommt, muss ich sie schnellstmöglich zu einen Tierarzt bringen und kastrieren lassen ging es mir durch den Kopf.

Ich gönnte ihr den Ausflug und legte mich ins Bett, die wird sich schon rühren, wenn sie zurück will. Haben wir ja schon oft geübt. Wenn sie bei unseren Landausflügen nicht mit zurück wollte, ließ ich sie halt noch spielen. Und holte sie mit dem Dingi, wenn sie miauend am Ufer stand. Als ich nach 2 Stunden immer noch keine Spur von Mieze am Ufer entdecken konnte, machte ich mir schon Sorgen. Und begann sie leise zu rufen, manchmal antwortete sie ja auch. Diesmal nichts, kein laut war zu vernehmen.

Als sie am nächsten Tag noch nicht zurück war, machte ich mir ernsthaft Sorgen. Ich setzte mich ins Dingi und fuhr nahe am Ufer rauf und runter. Ich legte an manchen Stellen an und begab mich zu Fuß auf die Suche. Nichts. Ich schlenderte durchs Dorf und wenn ich zum Boot zurückkam, war mein erster Gedanke vielleicht ist ja schon da.

Zurückgeschwommen. Nichts. Ich fragte bekannte Segler, ob sie nicht vielleicht was gesehen hätten. Rührend, wie sich meine Segel Kollegen an der Suche beteiligten. Die meisten hatten meine Katze ja schon mal gesehen und ich beschrieb sie auch gerne immer wieder. Aber jetzt muss ich das Sprichwort: „Nachts sind alle Katzen grau“ in „Für Segler

sind alle Katzen grau“ umschreiben. Meine verschwundene Mieze wurde an den verschiedensten Stellen gesehen, da spielte es auch keine so große Rolle ob Katz oder Kater. Es sprach sich rum wie ein Lauffeuer. Wenn ich im Supermarkt war oder in der Kneipe immer hieß es das sie da oder dort gesichtet wurde. Ich ging allen Hinweisen nach. Nichts. Ich war traurig, jetzt war ich ganz alleine.

Tatsächlich ist Mieze nie mehr aufgetaucht, obwohl ich noch Jahre am Fluss war und sie sofort wieder erkannt hätte. Irgendetwas muss sie an den zurückkehren zur Hallodri verhindert haben. Ich habe keine Ahnung, was da geschehen ist.

ORANGEN PFLÜCKEN

Bei Ute fragte ich nach Arbeit und sie sagte geh doch mit uns zum Orangenpflücken. Das hat dann 6 Wochen gedauert, bis ich anfangen konnte. Alles ganz legal, mit Arbeitsamt und Krankenversicherung und so. Wie es der Zufall will, hätte ich am selben Tag bei Klaus und Claudia als Maurer anfangen können. Entweder zufiel oder keine Arbeit. Ich war mit Richard eine Woche beim Orangenpflücken auf Akkord. Mein erster Tag als Orangenpflücker lief so ab. Mit der Hallodri ankerte ich vor der Finca von Thomas und Ute. Ein Pärchen aus Hamburg mit 2 Kindern, die hier hängen geblieben waren. Und auf die Finca eines bekannten aufpassten und sie bewohnten. Thomas hatte den Beinamen Hombre sem sabatas. Was so viel heißt, wie Mann ohne Schuhe. Thomas und Ute waren immer knapp bei Kasse. Thomas hatte nun mal große Füße und Schuhe in der Größe aufzutreiben, war nicht unkompliziert. So machte er aus der Not eine Tugend und lief Sommer

wie Winter immer barfuß. Seine Haare schnitt er, selbst wenn er meinte, die wären zu lang. Einige Zahnlücken und zerrissene Kleidung vervollständigten seinen style. Thomas und Ute waren echt urig und weit über die Grenzen des Guadianas hinaus bekannt. Auf der Finca wohnte zu der Zeit auch Richard, ein Aussteiger aus England. Richard hatte einen Pic up Truck, wir trafen uns lange vor Sonnenaufgang auf der Finca. Wir fuhren mit Richard nach San Silvestre den nächstgelegenen Ort. Dort warteten wir mit mehreren Spaniern auf den Bus und fuhren Richtung Küste. Nach Isla Christina. Der Bus stoppte an mehreren Dörfern, die auf der Strecke lagen, und füllte sich schnell mit Menschen. Die Stimmung im Bus war bombastisch, alle Lachten, rauchten, tranken und aßen. Einige begannen zu singen und alle stimmten ein.

Als wir auf der Plantage ankamen, wurden wir in verschiedene Baumreihen aufgeteilt. Richard war da schon länger dabei und musste mich anlernen. Das war gar nicht so einfach, ich hatte einen kleinen Block bekommen mit meinen Namen und Nummern drauf. Dann musste ich mir eine Kiste holen. Ich hatte einen Sack umhängen. Orangenpflücker ist ein etwas irreführender Name. Die Orangen durften natürlich nicht gepflückt werden. Dafür bekamen wir eine Zange, mit dem ich die Orangen kurz an den Stielen abschneiden musste. Dann legte ich die Orangen in den umgehängten Sack. Wenn der Sack voll war, wurde er vorsichtig in die Kiste gekippt. Wenn endlich die Kiste voll war, legte ich einen der Zettel von meinem Block in die Kiste. Das Schwierigste war, die Bäume mussten vollständig entleert werden, erst dann durfte man weiter zum nächsten. Es gab auch Aufseher, die das genau kontrollierten. Auf die Anfänger hatten sie ein besonderes Auge geworfen. So musste ich nicht nur die Stängel der

Orangen in meiner Kiste noch mal nachschneiden, den lange Stiele verletzen die anderen Früchte beim Transport. Nein ich musste auch zurück um vergessene Orangen abschneiden, das kostete Zeit. Richard war schon etliche Bäume vor mir, auch von den anderen, mit denen ich gestartet hatte, war nichts mehr zu sehen. Dann endlich 14:30 Uhr aus. Jeder durfte noch seine Kiste fertigmachen, Schluss war, wenn alle bereitgestellten Lkws vollgeladen waren. Jeder wollte wissen, wie viel Kisten der andere gemacht hatte. Da waren utopische Zahlen dabei, ich hatte etwa ein Viertel vom Durchschnitt. Das bedeutete ich bekam den Mindestlohn. Wäre mir auch egal gewesen, aber wer nicht genug schafft, wird entlassen wurde mir gesagt. Ich war fix und fertig und total zusammengestochen von den Dornen der Bäume. Dann ging es zurück zum Bus und die gleiche Gaudi wie am Morgen jedoch jetzt noch etwas ausgelassener und lauter. Am nächsten Tag dasselbe, ich wurde nur wenig schneller im Pflücken. Ich beobachtete auch die anderen Pflücker, da hatte manche sehr gute Tricks drauf, nicht alle Tricks waren legal. Am Freitag schmiss ich das Handtuch, gab bei Richard meine Arbeitssachen zurück, für die ich Pfand bezahlt hatte. Richard forderte meinen Scheck an. Ich lichtete den Anker, verließ die Finca und segelte nach Foz de Odeleite.

FOZ DE ODELEITE

11.05.1996 Am Montag fing ich bei Klaus und Claudia zu arbeiten an. Das stimmt so nicht. Eigentlich fing ich bei Antonio einen portugiesischen Bauunternehmer an. Der hatte einen Festpreis abgegeben und wollte das Haus bauen. Mein erster Arbeitstag startete

normal, am Bau kenn ich mich aus. Nach Mittag sagte Antonio, ich solle ihn auf einer anderen Baustelle helfen. Antonio war nett und redete während der Fahrt in seinen LKW ständig auf mich ein. Ich verstand jedoch nicht viel. Das ärgerte mich doch sehr, das ich ihn nicht verstand. Ich nahm mir ganz fest vor, Portugisch zu lernen. Ab diesen Zeitpunkt lernte ich drei Sprachen gleichzeitig. Portugiesisch, Spanisch und mein holpriges Schulenglisch war auch noch zu verbessern. Wir fuhren zu einen anderem Dorf, da stoppte Antonio vor einen Sandhaufen. Antonio erzählte etwas dazu, was ich jedoch nicht verstand. Ich verstand nur das, das sein Sandhaufen war und er den bezahlt hat. Dann ging es weiter, wieder ein Dorf, jetzt vor einen Haus vier Zementsäcke, auch sein Eigentum. Dann ging es wieder zurück zu Klaus und Claudia und bald war Feierabend. Antonio wie auch seine Leute hatten besondere Arbeitstechniken, die ich mir bis jetzt noch nicht ganz erklären kann. Antonio war nicht oft auf der Baustelle. Wenn er da war, redete er nur und sagte das ist alles kein Problem, das machen wir schon. Aber passiert ist nicht viel. Wenn er dann mal weg war, arbeiteten seine Leute auch nichts mehr. Das störte ihn aber auch nicht so, wie mir das schien, ja Antonio war wirklich cool.

Antonio hatte sich mit seiner Kalkulation des Hauses hoffnungslos verkalkuliert. Noch nicht mal der Keller war fertiggestellt aber seine bereits erhaltenen Abschlagszahlungen waren restlos verbraucht. Eines Freitags konnte er dann meinen Lohn auch nicht mehr zahlen. Das Baumaterial war auch schon zu Ende gegangen und Neues wurde auch nicht mehr bestellt. Antonio war pleite.

Klaus kündigte ihn den Auftrag. Antonio drohte mit den Anwalt, ein Drama. Irgendwie bog Klaus das dann wieder hin, ich bekam meinen

Lohn von Klaus. Antonios Leute blieben auf der Baustelle und wir bauten weiter. Ging dann auch besser und schneller, als mit Antonio.

Ich arbeitete da einige Monate und habe mir was ansparen können, irgendwann hatte ich aber dann keine Lust mehr und kündigte.

Also genoss ich meinen Urlaub und segelten den Fluss rauf und runter. Ich besuchte Bekannte nahm an Partys teil und rumhängen das waren meine Hauptaufgaben. Ich brauchte ein neues Großsegel für mein Boot. Ich segelte raus aus den Fluss nach El Rompido ca. 30 Km auf den Atlantik. In dem Ort war ein guter Segelmacher. Nach einer Woche schwebte ich mit neuen Segeln mal wieder nach Culatra.

Die restliche Zeit verlebte ich wieder auf meiner Trauminsel, ich verbrachte den Sommer mit Surfen, Segeln, Angeln und genoss mein Leben mit Gleichgesinnten.

Ende des Sommers musste ich wieder ans Geld verdienen denken. Ich segelte zurück zum Rio Guadiana.

JEFF

Am 11.11.1996 fing ich bei Jeff zu arbeiten an. Jeff hatte in England seinen Bauernhof verkauft und war hier wie so viel andere vor ihn mit dem Segelboot hängen geblieben. Bei seinem Bauprojekt handelte es sich um den Neubau eines richtig großen Wohnhauses. Da arbeitete auch wieder die portugiesische Truppe, mit denen ich schon mal zusammengearbeitet hatte. Und Richard der englischer Aussteiger, mit dem ich schon beim Orangenpflücken zusammengearbeitet hatte, brauchte auch gerade mal wieder etwas Kohle.

Der Bauplatz war etwa 150 Meter vom Ufer des Guadiana entfernt, auf einen Hügel mit herrlichen Blick auf den Guadiana. Sowie auf meinen Ankerplatz und auf die Hallodri. Ich hatte da nicht weit in die Arbeit. Aber der Bauplatz war auch so idyllisch gelegen, dass der nächste Ort um sich zu verpflegen auch sehr weit entfernt war. Und zu Fuß eigentlich gar nicht zu erreichen gewesen wäre.

Ich kaufte mir ein Mountainbike. Erst benutzte ich es nur um meine Einkäufe zu erledigen. An den Wochenenden fuhr ich auch so zum Vergnügen herum und entdeckte bald die Liebe zum Fahrradfahren. Durch ideale Wetterbedingungen konnte ich zu jeder Jahreszeit fahren und mit dem Geländetauglichen Fahrrad machte es Spaß die Gegend zu erkunden.

An meinen freien Wochenenden segelte ich meist den Fluss rauf nach Alcoutim und San Lucar, um mich zu verproviantieren und um etwas Spaß zu haben.

Auch meinen Weihnachts-Urlaub verbrachte ich in Alcoutim.

Innerhalb von 15 Tagen hat es 13 Tage geregnet. Es war Hochwasser am Fluss und die Strömung ging nur noch abwärts. In dieser Zeit lag ich längsseits an einem dicken Motorsegler und der lag an der Pier also jederzeit Zugang zum Dorf.

Nach dem Urlaub segelte ich wieder zur Baustelle. Inzwischen habe ich auch schon einen Spitznamen bekommen. Für alle, die mich nicht namentlich kannten oder meinen Namen nicht aussprechen konnten, war ich der Sailing Bricklayer (segelnder Maurer).

USCHI

Im Mai 1997 veränderte sich dann mein Leben.

Bekannte aus Deutschland haben mich besucht. Ich nahm mir Urlaub und verbrachte viel Zeit mit Ihnen, wie das Leben so spielt verliebte ich mich in Uschi. Und Uschi blieb bei mir. Ab 27.06.1997 segelte Uschi mit mir. Ich kündigte meinen Job und wir wollten etwas segeln. Also mal wieder raus aus den Guadiana. Ohne Ziel ist auch mal interessant, wir sagten:« jetzt segeln wir den Guadiana runter, und wenn der Wind von Portugal kommt, geht's nach Spanien und umgekehrt.« Wir segelten nach Huelva. (Spanien). Der sehr unruhige Ankerplatz ließ uns am nächsten Morgen gleich wieder aufbrechen. Wir segelten ein paar Meilen zurück nach El Rompido und verbrachten da einige sehr schöne Tage in einer Idyllischen Lagunen Landschaft.

Uschi lebte sich sehr schnell an Bord ein. Wir verbrachten eine schöne Zeit mit Segeln und faulenzten.

Als das liebe Geld dann mal wieder knapp wurde, half meine Handwerklich sehr geschickte Uschi auch immer öfter auf den Baustellen aus. Im Fliesenlegen war sie sehr gut und genau, was sich sehr bald rumsprach. Wir bekamen immer mehr Aufträge.

EXPO

13.06.1998. Wir hatten mal wieder Urlaub und wollten auch mal was anderes sehen. So entschlossen wir uns nach Lissabon, zur EXPO zu segeln.

Als wir unseren Segel Kollegen von unseren Vorhaben erzählten, erklärten sie uns für dämlich. Fahrt da doch lieber mal mit den Zug hin war die meistverbreitete Meinung.

Gegen die vorherrschende Windrichtung ansegeln hörte sich wirklich nicht so gut an und klang nicht gerade nach erholsamem Urlaub. Ehrlich gesagt hatten wir an die Windrichtung gar nicht gedacht, kommt der Wind doch eh meistens von vorne.

Ein anderer Vorschlag als mit dem Zug zu fahren war. Wenn wir das Cap São Vicente bei Sagres erreicht hätten, sollten wir mal so um die 500 Seemeilen raussegeln. Dann hätten wir auch bessere Wind Verhältnisse und könnten anschließend einen großen Schlag mit halben oder besseren Wind auf Lissabon zuhalten. Wir ließen uns trotzdem nicht aufhalten und starteten an der Küste entlang. In Lagos und Portimao legten wir zwischenstopps ein und landeten schließlich einfach in Sagres. Sagres ist ja für seine starken Brisen bekannt und meistens kommen die auch aus der Richtung von Lissabon. So war es auch. Starker Nordwind machte unseren Ankerplatz höchst ungemütlich. Bei den Wind zu starten wäre echt Blödsinn. Also hieß es startbereit zu sein und bei günstigeren Winden Anker lichten. Nach einigen Tagen hatten wir aber die Schnauze voll von dem Gewackele und Gerumpel am Ankerplatz und sagten Morgen geht's raus. Schlimmer als hier kann ja fast nicht werden.

Da hatten wir uns aber stark getäuscht. Natürlich wurde es schlimmer als wir die schützende Kaimauer verließen. So ist das nun Mal in der Nähe von einen Cap. Das Wetter war für die Jahreszeit nicht normal. Kein strahlender Sonnenschein, wie es um diese Jahreszeit üblich gewesen wäre. Es war bewölkt und der Wind wäre gar nicht so schlecht

gewesen, wenn es in die andere Richtung gegangen wäre. Erst mal etwas weg vom Cap und dabei nicht zu weit abtreiben war unser erster Plan. Und dann schauen wir mal, wenn´s nicht geht, dann halt nicht. Nach einer Stunde wurde die Wende eingeleitet und wir hielten schon auf die Ostküste zu. Unsere Schräglage war gar nicht so schlimm, oder kam es uns nur so vor, weil wir es schlimmer erwartet hätten.

Das klappt, war unser Gefühl wir hatten ablandigen Ostwind und konnten mit halben Wind auf Richtung Lissabon zuhalten.

Hart am Wind segelten wir dahin, es war nicht angenehm aber den ganzen Tag und die Nacht hielten wir diesen Kurs. Am frühen Morgen konnten wir schon mit Motorunterstützung in Sesimbra einlaufen. Hinter der Kaimauer fanden wir schnell einen ruhigen und sicheren Ankerplatz und holten unseren Schlaf nach und erholten uns von den ersten Strapazen.

Um nach Lissabon zu kommen, dauerte dann noch mal einen ganzen Tag und die halbe Nacht. Jetzt hatten wir schon GPS an Bord und wurden ständig mit der brutalen Wahrheit konfrontiert. Wie lange es noch dauert bis zum Hafen. Wir bekamen die Koordinaten von einem Segler in Sesimbra der sagte, das wäre der beste Ankerplatz im Tejo und ideal um Lissabon zu besuchen. Wir gaben die Koordinaten gleich ins Navi ein und waren zuversichtlich.

Zuerst segelten wir zu nahe an der Küste. Das Wasser wurde immer flacher. Also wurde eine Wende eingeleitet und wir mussten erst noch mal Weit raushalten, um die ausgebaggerte Fahrrinne zu erreichen. Wir unterstützten unseren Segelantrieb mit dem Motor. Dennoch konnten wir es nicht vermeiden, erst bei einbrechender Dunkelheit in den Rio Tejo einzufahren. Bald war es stockfinster, das Fahrwasser war nicht

beleuchtet. Wahrscheinlich befanden wir uns in einen stillgelegten Fahrwasser, den die riesigen Positionstonnen waren zwar noch da aber nicht mehr beleuchtet.

Unser GPS behauptete passt schon, in dieser Richtung liegt der Ankerplatz. Wahrscheinlich hatten wir gerade Niedrigwasser, den wir hielten den vom GPS angegebenen Kurs und steuerten direkt auf eine Insel zu. Das Wasser wurde immer flacher, sogar aufgeschreckte Fische sprangen durch die Luft. Wende ab in tieferes Wasser. Wir sahen Katamaran Fähren, die mit irrsinniger Geschwindigkeit und Blaulicht durch das Wasser schossen, wo wir gar kein Wasser mehr vermuteten. Das Beste wäre gewesen, einfach hier im seichten Wasser zu ankern. Wenn dann das Wasser immer noch weiter zurückgegangen wäre, wäre es auch egal gewesen. Aber nein wir wollten zu dem Ankerplatz, den unser GPS anzeigte. Also mussten wir halt um die Insel herum fahren. Dann sah Uschi plötzlich die Positionslichter der Einfahrt zum Ankerplatz. Aber ich konnte sie nicht so gut erkennen und steuerte den falschen Kurs. Genau auf die Kaimauer zu auf der etwa 10 Fischer mit Leuchtrosen angelten. Als die Sportfischer mein Manöver bemerkten, holten sie laut fluchend die Angel Schnüre ein. Dann rauschte die Hallodri ganz knapp an der linken Einfahrt vorbei und kam wieder in weiteres Wasser.

Jetzt sah ich auch den Ankerplatz, wir suchten uns ein ruhiges Plätzchen, der Anker hielt sofort. Alles war ruhig. Die schimpfenden Angler hatten wir hinter uns gelassen. Es war weit nach Mitternacht. Wir machten es uns im Cockpit bequem. Was war den das wieder für ein Abenteuer. Lachten wir. Ich öffnete eine Flasche Rotwein und Uschi

begann zu kochen. Geschafft, wir waren im Rio Tejo, war doch gar nicht so schlimm oder?

Bei strahlendem Sonnenschein erwachten wir und waren voller Unternehmungslust. Nach dem Frühstück machten wir uns auf den Ort zu erkunden, nach Lissabon sah das ja nicht aus.

Der Ort war nicht nur langweilig, sondern auch viel zu weit von Lissabon entfernt. Der Geheimtipp des befreundeten Seglers aus Sesimbra war sicher gut gemeint, aber wir wollten schon näher an Lissabon ran. Also machten wir uns wieder mal auf, nach Lissabon. Das Mündungsdelta des Rio Tejo ist riesengroß und wir befanden uns einige Meilen und am falschen Ufer von Lissabon entfernt. Wir lichteten den Anker und fuhren auf Lissabon zu.

Bei Tageslicht schaute alles schon wesentlich übersichtlicher aus. Bald fanden wir einen betonnten Fahrweg. Jetzt waren wir bemüht, nicht von den rasend schnellen Katamaran Fähren überfahren zu werden. Unser Ziel war so nah wie möglich am Expo Gelände zu ankern, darum hielten wir direkt auf die Expo zu. Das Expo Gelände war direkt ans Rio Tejo Ufer gebaut, etwas flussaufwärts von Lissabon, am Stadtrand. Ein großer Zaun trennte das Gelände vom Ufer. Wir hielten direkt darauf zu. Am Ufer entlang kreuzten mehrere Polizeischiffe. Als wir zu nah kamen hielt eines der Polizeiboote auf uns zu und die Polizisten verboten uns die Weiterfahrt Richtung Ufer.

Wir wendeten und hielten wieder auf die Flussmitte zu. Wir hielten uns im sicheren Abstand vom Ufer und der Polizei und fuhren den Fluss rauf. Da war keine Möglichkeit in der Nähe zu ankern.

Der Fluss ist herrlich für Segler, die Ufer sind bewaldet und oft teilt sich der Fluss um große Inseln herum. Denn müssen wir weiter erforschen war unser einstimmige Meinung. Aber erst wollten wir die Expo besuchen. Wir wendeten und fuhren wieder flussabwärts an der Expo vorbei Richtung Altstadt Lissabon. Da gab es natürlich auch einen Sportboothafen, aber da wollten wir nicht rein. Weil wir schon gehört hatten, dass er hoffnungslos überfüllt wäre und die Hafengebühren extrem hochgeschraubt waren. Je näher wir auf Lissabon zu segelten, desto öfter sahen wir auch private Sportboothäfen, oder waren das Staatliche, oder gehörten die zu stillgelegten Fabriken. Wir fuhren in so einen Hafen ein. Ein Festmachen an der Kaimauer war nicht möglich, auch zum Ankern war da zu wenig Platz. An der betonierten Slip Anlage lagen jede Menge kleinere Fischerboote hoch und trocken. Es lagen mehrere Motor- und Segelboote an Moorings. Es gab auch noch etwa 5 freie Moorings. Wir machten an einer freien Mooring fest und warteten ab, was passiert.

Es passierte nichts. Diese Mooring gehörte sicher jemanden der gerade selbst mit seinem Boot auf tour war. Jetzt hatten wir einen guten Platz für unser Boot. Aber bis zur Expo war es wieder zu weit, um zu Fuß dahinzugehen. Wir kauften uns eine Drei Tages Karte für die Expo und fuhren mit dem Bus dahin.

Abends saßen wir im Cockpit und planten die nächsten Tage.

Unsere kleine Katze wollte auch mal wieder was anderes sehen. Ich beschloss sie an Land zu rudern, und ein wenig mit ihr zu spielen. Das war allerdings gar nicht so einfach. Die Hafenanlage war immer gut von Menschen besucht. Besonders an der großen betonierten Slip Anlage war Tag und Nacht betrieb. Dabei handelte es sich nachts ganz

offensichtlich um Obdachlose, die sich hier ein provisorisches Heim errichtet hatten. Unter umgedrehten alten Fischerbooten sahen wir oft die Flammen von Gaskochern.

Es gab da noch ein großes ausrangiertes, verrostetes Arbeitsschiff wahrscheinlich ein alter Flussbagger oder so was Ähnliches. Der nahe unserer Mooring, an der Kette lag. Das sollte der ideale Spielplatz für unser Kätzchen werden. Ich paddelte zu dem Bagger. Und noch bevor ich festgemacht hatte, war mein Kätzchen mit einem beherzten Sprung an Deck des schwimmenden Baggers und beschnüffelte alles ganz ausgiebig.

Auch die Stadt Lissabon besuchten wir zu Fuß und mit dem Bus von diesem Hafen aus.

RIO TEJO

Nach einer guten Woche hatten wir genug von dem Stress der Expo und den Großstadtleben. Wir machten von der Mooring los und segelten noch mal an den Expo Gelände vorbei und unter der Vasco da Gamma Brücke durch.

Jetzt waren wir wieder befreit von Smog und Großstadtlärm. Ankerplätze, soweit das Auge reicht. Der Tejo ist wie alle anderen Flüsse am Atlantik auch tidenabhängig. Wir fuhren mit der Flut und auflaufenden Wasser den Tejo hoch. Als die Tide umschlug, fuhren wir näher ans unbewohnte bewaldete Ufer und ließen unseren Anker fallen. Wir paddelten mit unseren Kätzchen an Land und machten einen ausgedehnten Spaziergang.

VILLA FRANKA DA XIRA

Am nächsten Tag setzten wir unsere Erkundungsfahrt fort.

Der Rio Tejo ist ein Paradies für Segler. Sauberes Wasser oft kleine schilfbewachsene Nebenflüsse, die zum Erkunden und Erforschen einladen, davor glitzernder Sandstrand.

Die nächste größere Stadt am Rio Tejo ist Villa Franka da Xira. Wir machten an einen Steg fest der zum Stadtpark gehört. An diesen Steg könnten mehrere Boote festmachen. Wir waren alleine am Steg. Ein kurzer Spaziergang durch den Park und wir waren in der Innenstadt. Eine sehr sympathische Stadt mit wenig Tourismus und vielen Einkaufsmöglichkeiten. Nachts wurde der Park abgesperrt und gehörte dann Maudi ganz alleine zu ihrer freudigen Abwechslung von ihrem Fluss-Baggerschiff.

In der Stadt waren überall Plakate angebracht, die auf einen großen Stierkampf hinwiesen. Der Stierkampf in Portugal ähnelte dem Spanischen sehr. Auch hier wurde der Stier gequält und mit spitzen Sperren vom Pferd aus geschwächt. Anschließend wurde der Stier von mehreren Leuten zu Boden gerungen und dann war der Kampf vorbei. In der Arena wurde der Stier nicht getötet.

Am Tag vor dem Stierkampf wurde eine Corrida veranstaltet, da wurden die Stiere zur Belustigung der Bevölkerung durch die Stadt getrieben. Bereits am Nachmittag wurden alle Fenster und Türen mit Holzbrettern geschützt. Dieses Spektakel wollten wir uns nicht entgehen lassen und waren auch schon lange vor Beginn der Corrida in

der Stadt. Wir stellten uns da hin, wo die meisten Leute standen und warteten. Dann kamen die Stiere in wilden Galopp auf uns zu gejagt. Es waren herrliche Tiere kräftig und muskulös hasteten sie über das Kopfsteinpflaster. Neben den Stieren liefen tapfere Männer und versuchten die Stiere zu berühren. Als vier Stiere an uns vorbeigelaufen waren, wurde hinter ihnen ein Tor geschlossen. Wir dachten, dass es jetzt schon vorbei war, und gingen von unserer sicheren Mauer runter und schauten durch das Gitter.

Da waren nur zwei Stiere, die noch weiter von mutigen Leuten gehetzt wurden. Was wir nicht wussten, die Stiere wurden in drei verschiedene Ortsteile eingesperrt, je zwei Stück in eine Absperrung um die Corrida zu verlängern. Uns war nicht klar, als wir unsere sichere Mauer verließen, dass wir uns auch in so einen abgesperrten Bereich mit zwei Stieren befanden. Die Leute merkten, dass wir das nicht absichtlich gemacht hatten, und versuchten uns darauf aufmerksam zu machen. Wir verstanden nicht gleich, was sie wollten. Aber als die Menschenmenge mit den beiden Stieren ganz nah an uns vorbei kam, wurde uns bewusst, dass der Aufenthalt auf der Mauer doch sicherer wäre. Danach wurden die Gitter wieder entfernt und alle sechs Stiere in die Stierkampf Arena getrieben, wo sie Ihre letzte Nacht verbringen mussten. Für uns ist es glimpflich ausgegangen. Arme Stiere. Wir verbrachten noch einige ruhige Tage am Steg mit unserem Privatpark. Dann entschlossen wir uns, den Fluss noch weiter erkunden zu müssen und segelten los flussaufwärts.

VALLADA

Wir glitten mit der Strömung flussaufwärts und bereits nach der ersten Flussbiegung waren wir wieder in unberührter Landschaft. Wir segelten so lange, wie wir die Strömung mit uns hatten, und ließen nach einigen Stunden nahe am Ufer den Anker fallen. Wir ankerten in der Nähe von einem Nebenfluss, den wollten wir noch erkunden. Der Nebenfluss war auf beiden Seiten dicht mit Bäumen bewachsen, deren Äste bis ins Wasser hingen. Unser 2-PS-Außenborder schnurrte ruhig am Heck des Dingis und brachte uns auch mit wenig Gas im ruhigen, klaren Wasser schnell voran. Fantastische Landschaft nur Vogelgezwitscher begleitete uns. Der Nebenfluss wurde immer enger und die Baumkronen über uns bildeten ein dichtes Dach, wir stellten den Motor aus und ließen uns treiben. Herrlich nur wir und Natur. Als das Wasser so seicht wurde und einen weiterfahrt, mit dem Dingi nicht mehr möglich war. Setzten wir unsere Nebenfluss Erforschung´s Tour zu Fuß fort. Nach einem ausgiebigen Spaziergang kehrten wir wieder erholt mit dem Dingi auf unsere Hallodri zurück.

Am nächsten Tag nach dem Frühstück wollten wir weiter. Die Strömung ging schon wieder flussaufwärts. Als ich den Anker lichten wollte, spürte ich einen Widerstand, da war etwas in unseren Anker getrieben, oder wir haben ihn genau da reingeworfen.

Keine Panik das waren wir ja schon gewohnt und inzwischen hatten wir da auch schon etwas Routine entwickelt.

Einen Anker zu verlieren ist immer dumm.

Natürlich haben wir einen Ersatz Anker dabei.

Unseren ersten Anker verloren wir bereits im Main. In einem ruhigen engen Altwasser wollte ich vermeiden, dass sich unser Boot dreht, und

wollte zusätzlich zum Hauptanker noch einen Heckanker ausbringen. Der Heckanker, ein günstiger 4 armiger falt- Anker mit einigen Kilo Gewicht musste erst vorbereitet werden. Ich holte unser Ersatzankerseil raus und schnitt eine Ausreichende Länge ab. Verknotete das Tau fachmännisch am Anker. Jetzt musste ich warten, bis unser Boot in eine günstige Stelle treibt. Dies dauerte etwas, darum rauchte ich erst mal eine Zigarette und dachte, was für ein guter Seemann ich doch bin. Als der richtige Moment gekommen war Griff ich zum Anker in der anderen Hand das Seil. Ich schleuderte den leichten Anker mit voller Wucht in die gewünschte Position. Was für ein Schreck. Der Anker verschwand, mit samt den abgeschnittenen Stück Ankerleine im Flusswasser, in der anderen Hand hielt ich das Ende des abgeschnittenen Ersatz Ankerseils. Jetzt wäre ich lieber alleine gewesen, allerdings habe ich dieses tolle seemännische Ankermanöver zuvor lauthals angekündigt. Wie es der Zufall da will hatte ich ein Seil gekauft das sinkt. Es gibt auch schwimmende Leinen, aber die haben auch Nachteile, wenn sie durchhängen, können andere Schiffe sie in die Schraube bekommen. Jetzt wäre eine schwimmende Leine vorteilhaft gewesen.

Meinen zweiten Anker verlor ich im Rio Guadiana, wieder so eine seemännische Meisterleistung. Mein Anker hatte sich um einen Unterwasser treibenden Baum gewickelt. Ich holte das Seil dicht, so gut es ging und sägte mit einem Fuchsschwanz einen Ast nach den anderen ab. Und kappte durch eine Unachtsamkeit mein eigenes Ankerseil. Da war der Schaden schon höher mein Hauptanker ein CQR-Pflugscharanker mit 15 Meter hochwertiger Ankerkette und noch etliche Meter bestes Ankerseil.

Meinen dritten Anker verlor ich ebenfalls am Guadiana. Ich ankerte vor Jeffs Baustelle und konnte es sozusagen von der Baustelle aus beobachten. Ein großes spanisches Fischerboot ließ ein riesiges Fischernetz den Fluss hochtreiben. Dieses Netz verfang sich in meinem Ankerseil und die Hallodri begann zu treiben. Die Spanier holten ihr Netz wieder ein und fuhren weiter. Mein Boot trieb weiter den Fluss hoch und der Anker fand offensichtlich keinen Halt mehr. Ich unterbrach meine Arbeit und paddelte mit dem Dingi meinen treibenden Boot hinterher. An Bord der Hallodri angekommen holte ich das Ankerseil dicht und staunte nicht schlecht. An meiner Ankerkette hing nur noch der Stiel vom Anker. Das vordere bewegliche Teil des Ankers, der Pflug war abgerissen. Bei diesem Anker handelte es sich allerdings nicht um einen originalen CQR. Bei solchen wichtigen Teilen sollte man nicht sparen, da kann man schnell mal sein Schiff verlieren. Anker und Dingis, da kann jeder Seefahrer seine Geschichten dazu erzählen und abends am Lagerfeuer wird das Ganze noch ausgeschmückt.

Jetzt waren wir wieder in so einer Situation, aber oft ließ sich das Ankergeschirr Anker und Kette auch sehr einfach retten.

Es war wieder mal ein Baum Unterwasser, in den sich unser Anker verfangen hatte. Nach dem ich den Anker selbst nicht lichten konnte versuchte ich ihn auszureißen, irgendwas muss ja nachgeben. Ich hatte wieder einen Originalen CQR mit 7KG für unser Boot leicht ausreichend, die Ankerkette und das Ankerseil waren für alle Fälle überdimensioniert. Ich holte das Ankerseil so dicht, wie ich es mit Muskelkraft konnte. Der Bug von der Hallodri neigte sich nach vorne. Wir begannen, unser Gewicht zu verlagern und zu wippen. Der Baum

oder der Ast, wo unser Anker festhing, wippte mit. Das half nichts. Plan B. Ich ließ wieder so um die 20 Meter Seil durch und startete den Motor. Jetzt fuhr ich links und rechts und über den Anker. Nichts. Ich versuchte den Anker auszureißen in dem ich vorwärts und rückwärts fuhr erst langsam dann immer schneller. Jetzt bewies sich die sinkende Ankerleine wieder als sehr nützlich, so konnte ich doch nicht in die eigene Ankerleine fahren. Wir ließen uns 20 Meter zurückfallen und fuhren Vollgas über den Baum. Das Seil spannte sich. Der Bug der Hallodri taucht tief ins Wasser ein. Unser Anker hielt, das Material war wirklich gut ausgewählt.

Jetzt hätte ich noch runtertauchen können und mal anschauen, was da so los ist. Das Wasser war relativ klar, da hätte man schon was sehen können. Aber dazu hatte ich wirklich keine Lust und wäre mir auch zu gefährlich gewesen. Wollte ich doch nicht auch noch im Baum festhängen.

Durch unsere Manöver hatten wir den Baum doch etwas lockern können und bei gespanntem Ankerseil schauten schon die ersten Äste aus dem Wasser. Ich griff zur Säge und schnitt einen Ast nach den anderen ab. Runter gebeugt über den Bug oder im Dingi sitzend. Das nasse Holz ließ sich nur schwer sägen und ich achtete auch besonders darauf, die Ankerleine nicht durchzuschneiden. Dann plötzlich war der Anker frei. Ich konnte ihn an Bord holen und begutachten. Keine äußeren Beschädigungen. Acht Stunden hatte unser Manöver gedauert und die Strömung hatte inzwischen schon wieder umgeschlagen. Wir motorten ein paar hundert Meter stromaufwärts und ankerten erneut. Hoffentlich ist das kein Baum Friedhof und wir haben das gleiche Problem morgen wieder waren unsere Gedanken. Uschi sagte in

solchen Situationen oft. „Wenn wir nichts erleben, haben wir später auch nichts zu erzählen.“

Am nächsten Tag klappte alles wieder wie am Schnürchen. Wir segelten mit der Strömung den Fluss hoch und erreichten bereits am Nachmittag Vallada. Hier war der Rio Tejo schon wesentlich enger und immer mehr Sandbänke und kleine Inseln bildeten das Flussbild.

RÜCKREISE

Hier am Rio Tejo gefiel es uns schon sehr gut und gerne wären wir länger geblieben. Aber leider mussten wir schon wieder ans Geld verdienen denken. Am Guadiana war es leicht, da kannten sie uns schon alle und wir konnten arbeiten, soviel wir wollten. Hier hätten wir uns erst wieder ganz neu orientieren müssen. Noch einen entscheidenden Nachteil gab es hier, die Winter waren wesentlich unangenehmer und kühler als an der Algarve und Andalusien. Also entschlossen wir uns, ganz langsam die Rückfahrt zum Guadiana anzutreten. Wir segelten den Fluss abwärts, machten noch einige Ankerpausen und näherten uns wieder Lissabon. Wir ankerten noch mal vor der Brücke und wollten am nächsten Tag wieder raus aufs Meer. Kurz nach dem Ablegen unmittelbar vor der Brücke des Vasco da Gama waren wir zu weit vom Fahrwasser abgekommen und hatten Grundberührung mit der Ruderanlage. Irgendetwas Hartes ein Felsen oder so was. Unsere Ruderanlage hatte eine Sollbruchstelle. Bei harten Grundberührungen sprang das Ruderaufholseil aus der Klampe. Dabei kann es passieren, dass die Klampe kaputt geht und dann schwingt unser Holzruder einfach nach oben. Wir machten uns keine großen

Gedanken, sowas passiert schon mal. Diesmal blieb die Klampe heil und wir zogen das Ruderblatt wieder nach unten und vergaßen den Vorfall.

Wir hatten guten Wind und die Strömung war mit uns. So segelten wir bei angenehmen Wetter und Morgenlicht an Lissabon vorbei. Raus aufs Meer und Richtung Algarve. Diesmal passte der Zugwind und am nächsten Tag ankerten wir schon wieder in Sesimbra. Wir hatten ja immer noch genügend Zeit und Geld bis zum nächsten Job. Darum wurde schon wieder eine Pause eingelegt. Angeln war angesagt und abends gab es wieder mal frische Makrelen.

Wir starteten mit bestem Wind weiter nach Sines. Der Portugiesische Norder zeigte sich von seiner zuverlässigen Seite. Kurz vor der Hafeneinfahrt gerieten wir in einen riesigen Schwarm Delfine, die uns fast bis zur Hafeneinfahrt begleiteten. Es war genügend Ankerplatz vorhanden. Einfach herrlich! Plötzlich hörten wir etwas, da rief jemand zu uns herüber. Wir ankerten ziemlich weit vom Ufer weg und verstanden nicht gleich. Am Ufer stand ein nackter Mann und rief um Hilfe. Also müssen wir ja mal schauend, was da los ist. Wir setzten uns ins Dingi und motorten zu ihm hinüber. Es war ein englischer Segler, der inzwischen mit einer Turnhose bekleidet war. Weiterhin gab er an, dass sein Dingi gestohlen wurde und er nicht mehr auf sein Schiff zurückkommen könnte. Wir fuhren ihn zu seinem Segelboot und er erzählte. Vielleicht ist sein Dingi ja auch abgetrieben, weil er es nicht festgebunden hatte. Außerdem rechnete er auch nicht damit, dass die Flut so hoch kommen könnte. Und außerdem handelte es sich auch nicht um ein richtiges Dingi, sondern war so ein, Bade-Boot vom Supermarkt. Wir holten ihn abends von seinem Boot ab und gingen einen Trinken. Es war ein lustiger Abend. Er fragte uns. Findet ihr die

Engländer seltsam. Wir antworteten wie aus der Pistole geschossen:
"Ja."

Am nächsten Tag wollten wir wieder ein Stück weitersegeln. Wir lichteten den Anker und motorten bei Totenflaute die Ausfahrt raus. Draußen setzten wir die Segel und warteten auf Wind. Geheimnisvoll, da war gar nichts. Kein Lüftchen wehte. Das Meer war spiegelglatt. Wird schon, noch was kommen dachten, wir und dümpelten vor der Einfahrt hin und her.

Unsere englische Bekanntschaft motorte jetzt auch den Hafen raus. Wir winkten uns noch. Der Engländer versuchte gar nicht zu segeln und kam mit seinem Einbaudiesel gut voran. Wir beneideten ihn. Gerne hätten wir jetzt auch ein größeres Boot mit Einbaudiesel gehabt. Nach mehreren Stunden ohne Wind sind wir zurück motort und ankerten wieder an denselben Platz.

Am nächsten Tag nach dem Frühstück starteten wir einen neuen Versuch Sines zu verlassen, jetzt klappte es schon wesentlich besser. Bereits in der Hafenausfahrt zogen wir die Segel hoch und Hallodri nahm deutlich Fahrt auf. Wir segelten aufs berühmt berüchtigte Kap von Sao Vicente zu. Heinrich der Seefahrer soll hier seine berühmte Seefahrerschule gehabt haben. Es ist der westlichste Teil Europas. Direkt beim Cap müssen wir scharf links abbiegen, sonst gibt's mehrere Tage kein Land mehr in Sicht. Den Wind, den wir gestern nicht hatten, war heute schon fast wieder zu viel. Wir kamen gut voran und waren zu Mitternacht ganz in der Nähe des lichtstärksten Leuchtturmes von Europa. Der Wind legte beim Cap noch mal etwas nach. Das störte uns aber nicht weiter, weil er ja aus der richtigen Richtung blies. Jetzt nach dem wir links abgebogen waren hatten wir ablandigen Wind. Dadurch

wurden die Wellen auch kleiner und wir segelten querab von Sagres auf Lagos zu. Ein Blick aufs Navi. Wir hatten gut Strecke gemacht und könnten in 2 Stunden in Lagos einlaufen. Dann werden wir wieder an der Algarve sein. In einigen Tagen werden wir schon wieder mit unseren Freunden in der Bucht von Culatra am Lagerfeuer sitzen und Abenteuer Geschichten erzählen und anhören können.

Der Wind blähte unsere Segel gut auf, wir hatten etwas Schräglage und glitten durchs Wasser.

IN SEENOT

Plötzlich ein Knacken am Heck der Hallodri unsere selbst Steuer Anlage sprang aus dem Ruder und unser Boot schoss aus dem Wind. Die Segel flatterten wild umher und machten einen Höllenlärm. Ich wollte das Boot wieder in Fahrtrichtung bringen und fasste an die Pinne, da sah ich das Dilemma. Unsere Ruder Anlage hing hinter dem Boot nur noch an einer, von ursprünglich, vier Schrauben. Zwei Schrauben waren abgebrochen und die Dritte wurde mit samt der beilag scheinbe aus dem Kunststoff gebrochen. Wir hatten Wassereintritt. Durch die drei Löcher drang kontinuierlich Wasser in unsere Back Kisten, die vom Hauptboot getrennt waren. Absaufen werden wir also erst mal nicht. Der ablandige Wind blies uns kontinuierlich aufs Meer hinaus und verhinderte auch erst mal ein Stranden.

Als wir den Rio Tejo runtersegelten, und unsere Ruderanlage da mal Grund Berührung hatte wurden die Schrauben, die das Ruder hielten sicherlich beschädigt. Und diesmal war etwas mehr Druck auf der Ruderanlage. Nach dem Bruch der ersten Schraube entstand eine kleine

Kettenreaktion. Gut, das die vierte Schraube hielt, sonst hätten wir die gesamte Anlage verloren.

Also nur halbe Seenot und kein Grund zur Panik. Angenehm war unsere Situation allerdings auch nicht. Wir wollten schon so schnell wie möglich da raus kommen. Wir haben zwar schon öfter gelesen und gehört das so was vorkommt und welche Tricks da angewendet werden, um das Boot wieder manövrierfähig zu machen.

Erst mal holten wir die wild im Wind schlagenden Segel ein und stopften Wäschestücke in die Löcher um den Wassereinbruch zu stoppen. Wir banden die Ruderanlage am Boot fest, um sie nicht komplett zu verlieren.

Ach ja. Auf jeden Schiff das dampft und segelt ist nur einer, der die Sache regelt. Da gibt es keine Demokratie. Der Kapitän trifft die Entscheidungen und hat auch die Verantwortung zu tragen. Also fasste ich den Entschluss, ein provisorisches Ruder aus einem Dingi Paddel zu bauen. Zwischendurch waren wir immer wieder mit Wasserschöpfen beschäftigt, sonst wäre das Schiff übers Heck abgesoffen. Der Mond schaute ab und zu durch die Wolken und beleuchtete die traurige Szene, so dass auch schon mal ohne Taschenlampe gearbeitet werden konnte. Also alles perfekt. Sogenanntes Glück im Unglück. Ich befestigte das Paddel am Heck Korb und war ganz zuversichtlich, dass wir bald wieder Kurs auf Lagos nehmen könnten.

Wir setzten erst mal nur das Großsegel und die Hallodri war wieder steuerbar, aber der Wind blies immer noch ablandig zu uns herüber. Wir waren schon weit abgetrieben worden und die Lichter vom Festland waren gerade noch auszumachen. Wir nahmen nur langsam Fahrt auf und beobachteten den Kompass. Das brachte nichts. Das Boot

war zwar stabilisiert und lag ruhiger im Wasser. Aber wir trieben weiter ab. Plan B wir mussten die abgebrochenen Schrauben ersetzen und die Funktion unserer Ruderanlage wieder herstellen. Also wieder Wasser schöpfen dann in der nassen Kiste nach Schrauben oder so was Ähnliches suchen. Wir fanden etwas Passendes. Schrauben in etwa denselben Durchmesser wie die Originale nur etwas länger um sie besser durch die ausgeleierte Löcher zu bringen. Unsere Katze war inzwischen auch schon in Fahrt gekommen und hüfte wild im Boot rum. Und als ich mich tief in die Kiste bückte, um nach Material zu suchen, sprang sie mir auf den Rücken rum und schrie mir ins Ohr. Die Arme. Wir konnten ihr jetzt auch nicht helfen und hatten Angst, dass sie über Bord gehen könnte. Aber einsperren ließ sie sich auch nicht. Uschi leuchtete jetzt mit der Taschenlampe. Ich lehnte mich weit nach hinten zum Boot raus und brachte eine Leine zur Ruderanlage aus. Um sie zu sichern, nicht dass wir sie doch noch verlieren könnten. Uschi schöpfte immer wieder Wasser und ich band die provisorisch festgebundene Ruderanlage locker. Zugleich versuchte die Plattform mit den abgerissenen Schrauben mit den Löchern im Boot übereinander zubringen. Bei der ausgerissenen Schraube konnten wir jetzt nichts machen. Das muss dann auch provisorisch mit drei Schrauben halten. Je weiter wir aufs Meer hinaustrieben, umso größer wurden auch wieder die Wellen. Von den Lichtern des Festlandes war schon lange nichts mehr zu sehen. Die Hallodri schaukelte zwar nicht führerlos aber manövrierunfähig in den Wellen. Unter mir Uschi wasserschöpfend und über mir Maudi auf meinen Rücken sitzend und schreiend, versuchte ich eine Schraube einzufädeln. Das Ruder machte die Bewegungen mit und schlug einmal ans Boot und versuchte andererseits wieder zurückzuzuschnellen. Mit einem Seil zogen wir das Ruder immer näher an

die Löcher heran. Nun war der Moment gekommen die Schraube, da hinzubringen, wo sie hinsollte. Irgendwie bekam ich einen Finger zwischen Ruder und Boot als die Wellen das Ruder gegen die Hallodri warfen. Ich schrie auf und ließ die Schraube fallen. Kleine Pause ich kühlte meinen Finger ab. Der war nur gequetscht, sonst nichts. Wird bestimmt einen neuen Fingernagel geben. Noch viele versuche, dann schließlich gelang es doch. Die Schraube war durch das Loch. Mit Hilfe der Wellen eingefädelt und sofort wurde das Ruder mit einem vorbereiteten Seil am Boot fixiert. So dass es uns die Schraube nicht mehr rausziehen konnte. Beilag Scheibe und Mutter befestigt und mit Schraubenschlüsseln zusammengezogen ging jetzt ganz gut von der Hand. Die zweite fehlende Schraube ließ sich jetzt schon problemloser einbauen. Nicht zu vergessen, dass ich bei dem ganzen Manöver kopfüber weit zum Heck rausgebeugt arbeiten musste und Uschi auf meinen Füßen saß. Um mich zu fixieren. Zwischendurch immer wieder unsere ungeduldige Katze auf meinen Rücken. Jetzt wurde der Wasser Einbruch schon wesentlich weniger und konnte mit ausgerungenen Tüchern, Socken und alten T-Shirts fast ganz gestoppt werden.

Inzwischen war die Sonne schon lange wieder aufgegangen und der Wind hatte nachgelassen. Wir waren so weit abgetrieben worden, dass wir Lagos heute vielleicht gar nicht mehr erreichen würden. Wir segelten bei schwachem Wind wieder einige Stunden auf die Küste zu und sahen bei fast Flaute die Felsenküste der Algarve. Jetzt wollten wir aber in einen ruhigen Hafen und ließen den Motor laufen. Weitere vier Stunden unter Motorfahrt konnten wir am Nachmittag in Lagos einlaufen und holten unseren entgangenen Schlaf nach.

In Alvor ließen wir uns trockenfallen und reparierten unsere Ruderanlage. Dann ging es wieder zurück nach Culatra. Am Lagerfeuer konnten wir ein wenig zur Unterhaltung beitragen.

Daraufhin ging es ein paar Tage später zurück zum Rio Guadiana.

Wir nahmen wieder einen Job an, um unsere Bordkasse aufzufüllen.

HAUSSUCHE

Unsere Sprachkenntnisse wurden immer umfangreicher und wir hatten stets genügend Jobs. So konnten wir auch schon mal etwas sparen.

Weiterhin hatten wir ein Schlüsselerlebnis. Wir arbeiteten für einen Engländer in einem Dorf abseits des Flusses. Wir wurden jeden Tag vom Bauherrn zur Arbeit gefahren und wieder abgeholt.

Wir mauerten mit großen Steinen so gemütlich dahin und waren abends selbst überrascht, wie viel wir geschafft hatten.

Das können wir uns auch leisten, sagten wir und entschlossen das Bootsleben gegen ein Haus zu tauschen. Von den Preisen der Renovierungsbedürftigen Häuser bis zu Ruinen zum Wiederaufbauen waren wir positiv überrascht.

Immer mehr ehemalige Segler hatten genug vom Bootsleben und siedelten sich am Ufer des Guadiana Flusses an oder kauften ein Haus in Culatra. Auch wir waren jetzt infiziert und wollten was Eigenes mit Garten und Olivenbaum. Darum fuhren wir am Wochenende mit den Fahrrädern in Portugal von Dorf zu Dorf. Und hielten Ausschau nach

„Vende Se“ Schildern, die an Häusern angebracht waren oder bei manchen war es einfach mit Farbe draufgepinselt. Da wir ja handwerklich sehr geschickt und finanziell nicht so gut betucht waren, suchten wir etwas Altes zum Renovieren. Da gab es jede Menge Angebote, besonders im portugiesischen Hinterland, die Dörfer waren nicht groß. Sehr viele alte verfallene Häuser und manchmal nur 5-15 Einwohner. Meist alte Leute, die jungen sind in die großen Städte oder ins Ausland ausgewandert wegen der Arbeit. Wenn wir was Geeignetes gesehen hatten, hielten wir einfach an dem Objekt und sprachen die nächstbeste Person an. Das war lustig, was haben wir da für Sachen erlebt! Die meisten Grundstückbesitzer hatten keine Ahnung, was sie verlangen sollten oder was die Immobilie wert sein könnte. So war unsere Frage nach den Preis meist eine Gegenfrage, was wir den bereit seien zu zahlen, das wussten wir aber auch nicht.

Dann gab es meistens auch sehr viele Besitzer der Immobilie. Weil keiner der Erben benachteiligt werden sollte, wurden einfach alle erbberechtigten eingetragen. Darum mussten auch alle zustimmen, wenn was verkauft werden sollte. Da dann natürlich nur jeder einen Bruchteil bekommen sollte, schien es ziemlich gering. Was die einzelnen Besitzer zu der Aussage verleitete, für den Preis verkauf ich nicht. Wenn wir also Interesse kundtaten, war sofort Bewegung im Dorf. Alle beteiligten wurden zusammengerufen und die Nachbarn kamen sowieso, dann kamen noch unsere holprigen Portugiesisch Kenntnisse dazu und die Verwirrung war perfekt.

ABENTEUER FESTLAND

Es dauerte auch gar nicht so lange und wir fanden etwas Passendes.

Unser Grundstück mit der Ruine war der höchstgelegene Punkt im hochgelegenen Dorf am östlichen Dorfrand, hunderte Meter entfernt vom nächsten bewohnten Haus. Wir hatten einen herrlichen Olivenbaum, einen Mandelbaum mit superschönen Blüten. Wie sich später herausstellte mit Bittermandeln und noch so eine halb verdorrte baumähnliche Pflanze die Pflaumenähnliche Früchte hatte, nur sehr wenige. Unser Ausblick war gigantisch. Da gab es eine Korkeiche uralt und riesengroß. Als Orientierungspunkt einen Eukalyptus Baum, dahinter unendliche unbewohnte weiten, und einen Blick bis ins Alantejo und nach Spanien.

Nachts gab es meist sternklaren Himmel, alles hätte so schön sein können.

Aber, dann gab es noch Hunde, wir lieben Hunde aber, fast jedes Haus im Dorf hatte einen oder mehrere Hunde, dann ging es los. Einer jaulte oder bellte, der andere antwortete. Dann hörte man sogar Gekläffe von einem Hund weit weg, wo gar kein Dorf war. Dann bellten alle gleichzeitig dann bellte einer monoton immer den gleichen Ton, kläff, kläff. So ging das die ganze Nacht, kaum hatte man ein Auge zu war man wieder wach.

Dann gab es ein Hobby, der die männlichen Rentner im Dorf nachgingen. Vogelfallen aufstellen. Die hatten so um die 20 Fallen, die gewöhnlichen Mausefallen ähnlich waren und eine kleine Wasserflasche gefüllt mit Maden als Köder. Dann gingen die Männer um das Dorf rum und verteilten die Fallen an für sie strategisch günstigen Punkten. Wenn sich der Kreis schloss, begannen sie von

vorne, bis sie genug zum Essen hatten. Wir sagten das uns, das nicht gefällt, war aber sinnlos.

Jetzt hatten wir einerseits Glück und andererseits Pech:

Glück, da war ein Jagdpächter, der das Land bewachte vor Wilderern und Fallenstellern, Vogelfallen wurden ignoriert.

Pech, im Herbst begann dann die Jagd Saison. Treffpunkt der Jäger war bevorzugt an Sonn- und Feiertagen direkt neben unserem Haus. Jeder Jäger hatte seine eigenen Hunde dabei, das lief so ab: Die Jäger kamen mit Ihren Geländewagen oder Pick up Trucks von der Teerstraße die rund 200 Meter Feldweg zu uns raufgefahren. Dann wurden sofort die Hunde rausgelassen, die überall hinmachten und alles markierten. Oft waren es 20 oder mehr Jäger.

Dann begann die Jagd. Bevorzugte Beute der Jäger waren Kaninchen und Rebhühner. Einige Meter hinter unseren Grundstück begann die Knallerei, immer mehr entfernten sich die Schüsse und nach einigen Stunden waren die Helden zurück. An ihren Gürteln hing die Beute. Dann fuhren sie zum nächsten Wirtshaus und wir hatten wieder unsere Ruhe.

Das hatten wir alles nicht gewusst oder geahnt, als wir das Grundstück kauften.

Wir begannen mit den Bauarbeiten.

Uns machte es riesige Freude den Garten zu bepflanzen und zu sehen, wie unser Hausbau voranging.

Da gab es viel zu tun und alles machte so viel Spaß. Jeden Tag kamen einige der portugiesischen Nachbarn vorbei. Wir waren die Attraktion

in den Dorf wo nichts los war, keine Kneipe, kein Laden. An unterschiedlichen Tagen kamen Verkaufsaautos, da gab es Brot, Putzmittel und alles, was man so zum Leben brauchte. Gab es etwas einmal nicht, konnte es bestellt werden. Waren die Autos wieder weg, war es auch wieder ruhig. Die Verkaufs Autos fuhren zwei verschiedene Plätze im kleinen Dorf an, weil es da wie wir später feststellten, zwei Clans gab. Die einen redeten nicht mit den einen und die anderen nicht mit denen, da gab es kein Wenn und Aber. Entweder gehörte man zu denen oder zu denen.

Unser Boot hatten wir in Culatra untergestellt. Segeln war plötzlich nicht mehr interessant und wir genossen den Luxus vom Leben in einen Haus.

AUSGETRÄUMT.

Ohne dass wir es richtig mitgekriegt hätten war offensichtlich unser Traum vom Segeln und Leben unter weißen Segeln ausgeträumt. Wir hatten das nicht gewollt auch nicht vorsätzlich herbeigeführt. Das hat sich einfach so ergeben und wurde uns erst viel Später bewusst.

Dies Sollte vorwiegend ein Buch vom Segeln und Abenteuer auf See sein. Darum möchte ich den Schluss jetzt schnell herbeiführen.

Wir lebten im Dorf, wir fuhren mit dem Auto zur Arbeit und immer seltener wurden unsere Besuche auf Culatra. Wir machten einige Urlaube in Deutschland und fanden das alles gar nicht so schlecht.

Die Jahre vergingen und wir sehnten uns immer mehr nach Deutschland.

ABENTEUER DEUTSCHLAND.

2006 entschlossen sich Uschi und ich dann nach Deutschland zurückzukehren zumindest vorläufig, wir bereiteten alles für unsere Rückreise vor. Uschi war zuvor schon mal in Deutschland und suchte nach einer Wohnung für uns und im Mai 2007 starteten wir dann zum Abenteuer Deutschland. Wir entschlossen mit dem Auto zu fahren, weil wir doch jede Menge Sachen mitnehmen wollten. Auch die Rückbank war voll mit Kleidung und anderen Sachen. 3000 Km lagen vor uns. Wir brauchten 3 Tage für die Fahrt mit Pausen. Manchmal denken wir auch wehmütig zurück und wollen einen Weg finden Deutschland wieder zu verlassen. Aber hier ist es nun mal einfacher sein Geld zu verdienen. Und so vergingen die Jahre, eins nach dem anderen. Wir haben uns wieder an den Trott des Alltages gewöhnt. Unseren Urlaub verbrachten wir noch manchmal in den alten Gefilden. Viele unserer alten Freunde sind noch da. Wir wissen nicht, was die Zukunft bringt, sollen wir auf die Rente warten und dann wieder neu starten. Dann sehen wir schon weiter, die Zeit kann man nicht zurückdrehen und so wie es war, wird's eh nicht mehr.

So sind wir doch froh das Abenteuer als junge Menschen gestartet und erlebt zu haben. Was wäre gewesen, wenn wir unsere Abfahrt verschoben hätten und auf ein größeres Boot gespart hätten? Vielleicht hätten wir es dann immer wieder verschoben und wären nie gestartet.

So können wir zurückblicken auf schöne unbeschwerte Jahre. Je mehr Zeit vergeht desto unwirklicher erscheint uns alles. Wie ein Traum. Deutschland hat uns fest im Griff.

Damals als wir in Culatra in die Lagune einfuhren, schloss sich ein Tor hinter uns und lies uns nicht mehr los.

Jetzt hat sich das Tor Deutschland hinter uns geschlossen, und da wieder raus zu kommen wird richtig schwierig.

AUS



Impressum:

Kontakt:

Helmut Feil

Finkenweg 2

93109 Wiesent

Tel.: 09482 909414

helmut_feil@yahoo.de

Vita:

Helmut Feil wurde im Mai 1960 als Fünftes von fünf Kindern in Regensburg geboren.

Mit 16 Jahren begann er eine Maurerlehre und konnte sich gleich für die Architektur begeistern.

Mit 27 Jahren legte er vor der Handwerkskammer Niederbayern /Oberpfalz die Meisterprüfung im Maurerhandwerk ab und durfte sich von da an Baumeister nennen.

1994 suchte er als Aussteiger auf einem Segelboot die Freiheit und segelte von Saal an der Donau nach Portugal wo er innerhalb von 12 Jahren einige Abenteuer bestehen musste.

Zur Schriftstellerei kam er, nur durch die akkurate Führung eines Tagebuches, das er liebevoll „Logbuch der Segelyacht Hallodri“ nannte.



Seine jetzige Lebensgefährtin, ermutigte ihn die Eintragungen aufzuschreiben.

7 lange Jahre lagen die Logbücher der Hallodri dann in verschiedenen Regalen und verstaubten nach Umzügen auch noch im Keller.

Doch plötzlich erlaubte es Helmut Feil´s neuer Beruf, doch noch etwas Zeit zur Verfügung zu haben.

Und so begann er seine Abenteuer, in einer Kurzgeschichte, auf seine Katze zuzuschreiben.

Im Januar 2014 vollendete er seine Tatsachenerzählung über Mausli, seine Katze als Hauptperson, und stellte es als e-book bei Bookrix vor.

»**Ahoj Mausli**« Abenteuer einer Katze an Bord.

Helmut Feil´s Hauptbeschäftigung hat sich noch nicht geändert und noch immer hat er etwas Zeit zum schreiben.

Neben seinen Größten Hobby der Fotografie und Fahrradfahren bleiben immer noch ein paar Stunden um zu schreiben.

Eine etwas umfangreichere Erlebnissgeschichte stellte er im November 2014 fertig..

»**Logbuch der SY Hallodri**«



“Logbuch der SY Hallodri”

Dies ist die wahre Geschichte eines Mannes der die Freiheit suchte und fand.

Das Abenteuer beginnt 1994 in Saal an der Donau.

Auf dem Rhein-Main-Donau Kanal

Erst mal einige hundert Kilometer nach Norden, um in den sonnigen Süden zu kommen.

Von Holland aus ging es dann hinaus aufs Meer, Richtung Süden.

In Portugal wurde das erste Mal überwintert.

Irgendwann wollte man weiter. Doch wie durch eine Geisterhand festgehalten wurden daraus 12 Jahre auf der Iberischen Halbinsel.

Autor: Helmut Feil