

SOM 37: Der finale Endschlag

Wer viel herumpustet muß auch mal Atem holen. Alte Weisheit aus grauer Vorzeit. Trifft glücklicherweise meist zu. Auch der dieses Jahr so beständige Portugiesische Norder kommt an dieser Wahrheit nicht vorbei. Gut für arme Schweine, die an Portugals Küste entlang nach Norden wollen. JUST DO IT und ich nutzen die erste Atempause und eilen von Cascais nach Nazare. Von Beginn an segeln wir in dichtem Nebel. Später wird es besser. Nächtliche Ankunft. Vorsichtig taste ich mich mit Radarhilfe in den Hafen. Am Ende der drei Yachtstege tanzt ein kleines, älteres Männchen. Wie sich herausstellt, der Hafenmeister. Er weist mich an, bei einer deutschen Yacht längsseits zu gehen. Er übernimmt die Vorleine und ich jumpe mit der Achterleine über die Seerelings. Die Crew des Bootes hat ihren Kahn mit irgendwelchen Leinen und einer Angelrute mit geriggtem Makrelenpaternoster derart verbaut, daß auch eine Luftlandetruppe ihre Probleme bekäme. Wie eine Mischung aus Laokoon und chinesischem Schlangemensch winde ich mich durch die Hindernisse, bleibe überall hängen, die Brille wird hinterrücks von der Nase gehebelt usw. usw. Allen Widrigkeiten zum Trotz, mir gelingt es, den Festmacher zu belegen, die Brille verabschiedet sich nicht ins Hafenbecken und die Angelhaken sitzen nicht in meinem Fleisch. Mein Helfer stellt sich als Mike



vor. Komisch. Ich dachte, hier hießen die Miguel. Und er meint, er habe mich nicht gesehen. Wegen der Gebühren. Ah ja. Und woher ich eigentlich komme? Aus Cascais? Da segle ich ja gegen Norden. Er bekreuzigt sich. Ein psychologisch ausgeklügeltes Zeichen, um einen Zweifler zu ermutigen. Im Laufe des nächsten Tages fällt mir Mike allerdings zunehmend auf die Nerven, und schließlich flüchte ich kurz nachdem es dunkel geworden ist aus dem Hafen. Auf der folgenden Strecke wechseln Nebelphasen und Sonnenschein. Die Nächte sind meist klar. Nebel bedeutet ständiges Wandern zwischen Cockpit und Navi-Sitz unter Deck. Ausschau halten, Radarkontrolle. Das ruhige Wetter erleichtert es immerhin, die vielen im Nebel versteckten Angelkähne auszumachen. Dafür übersehe ich bei strahlendem Sonnenschein, also bei Tageslicht, beinahe ein mächtige Untiefentonne, eine von mehreren, die es auf der Seekarte nicht gibt. Fehlende Tonnen sind mir doch bei weitem lieber als unangemeldete Tonnen ...

Irgendwann endet der Schlag bei Bayona. Von dort geht's weiter nach A Coruna, dem Sprungbrett über die Biskaya. Ich bedaure fast mein Wetterglück, denn ich muß nicht lange auf ein erträgliches Wetterfenster warten. Schade. Bayona ist mir schnell ans Herz gewachsen. Da man hier dem Wetter nicht wirklich trauen kann, heißt es, jede Gelegenheit nutzen. So starte ich nach heftigen inneren Kämpfen in eine reichlich windige Phase hinein. Es wird dann auch recht schnell eklig rau. Meine Psyche ist ziemlich angeschlagen und ich denke an Umkehr, zumal Onkel Heinrich, die Windsteueranlage streikt. Hat wohl auch ihre labile Phase.



Schließlich hänge ich die Steuerleinen der Windsteueranlage aus und fessele das Steuerrad kunstgerecht mit allen greifbaren Enden. Das Ruder steht nun mit einer ganz kleinen Trimmabweichung mittschiffs, gesteuert wird mit Segeltrimm. Auf Am-Wind-Kurs kein wirkliches Kunststück. Das funktioniert so gut, daß ich sogar meine üblichen Schlafintervalle zwischen den Ausguckrunden bekomme. Nach einem Drittel Biskaya hört der Wind auf. Ich darf, wir müssen motoren. Denn soviel geben die Wetterberichte schon her, der Wind wird, wenn er sich wieder blicken läßt auf Nordost umschlagen. Genau aus der Richtung, in die ich segeln muß. Also heißt es, nicht bummeln, sondern motoren und vorher noch einen Hafen erreichen. Bretagne? Falmouth? Oder reicht es noch bis Guernsey? Viele, viele Motorstunden später runden wir bei Nacht das Feuer der Ile d'Quessant. Die Biskaya liegt achteraus. Und nun? Ich mißtraue dem Wetter. Falmouth ist schon nicht mehr drin. Guernsey? Schwierig. Ich werde mehr Gegenstromphasen haben als Schiebestrom. Und der Ostwind droht. Überhaupt verwirren mich die Tiden. Irgendwie halten sich die Ströme nicht so richtig an den Tidenkalender. Schließlich gehe ich auf Nummer sicher. Zeitlich ohne Mühe kann ich L'Aber-Wrac'h anlaufen. Also neuer Kurs. Die Ansteuerung wird spannend. Nebel. Wie heißt es so schön im Revierführer: Vom Anlaufen der kleinen Häfen an dieser Küste ist bei Nebel dringend abzuraten. Ich vertraue auf die Vermessungsarbeiten der Franzosen, die ja bereits in Polynesien mit äußerster Akuratessse brillierten, und die moderne Technik. Schließlich ist es ganz einfach, denn genau als ich es brauche hat der Wettergott ein Einsehen und hebt das graue Nebeltuch an. Alles wird leicht. Ich mache genau gegen Mittag am äußeren Ponton des kleinen Hafens von L'Aber-Wrac'h fest. Mir gegenüber ein Traditionssegler. Gäste und Crew bauen Tische auf, schleppen Bänke heran. Dampfende Schüsseln. Sieht nach Mittagmahl aus. Eine Anfrage: Ob ich wohl meine Genua ausrollen könne? Als Schattenspender. Klar. So kommt es, daß ich wenige Minuten später zwischen einer typischen Horde unerschrockener Bretonen sitze, Crevetten, Ente, Salat verkoste und mit Schampus hinunterspüle. Zwei Crewmitglieder des Traditionsseglers adoptieren mich dann und schleifen mich in eine original bretonische Kneipe. Sieht aus wie ein englisches Pub, nur die Sprache von Wirt und Gästen paßt nicht. Außerdem sind die Mädels hier weit netter anzuschauen als auf der anderen Seite des Kanals. Fazit nach 12 Stunden Aufenthalt, ich fühl mich wohl, hier kann man es aushalten.





Was ich nicht weiß: das ist auch bitter nötig. Satte elf Tage wird mich ein beständiger, starker Nordostwind hier festhalten. Überlegungen, nach England zu gehen und mich dort im Schutz der Küste voranzukämpfen, verwerfe ich. Das bringt wahrscheinlich keinen wirklichen Zeitvorteil, und außerdem, das Essen ist hier einfach besser.

Lange zögere ich, mich an die hiesigen Austern ranzuwagen. Nachher bin ich so begeistert, daß ich mir damit jeden Tag den Bauch vollschlagen könnte. Der arme Geldbeutel. Das Loch in der Börse hält sich schließlich in Grenzen, denn endlich, endlich, der Ostwind läßt nach. Das höllische Hoch, daß seit zwei Wochen über England klebt, bewegt sich ostwärts und schwächelt. Leinen los und vorwärts. Nach einer Nacht ist Guernsey erreicht. Typisch englisch, leblos, da Sonntag, schlechte Küche. Weiter geht's nach Dover. Dabei quere ich die Dampfertracks des Ärmelkanals. Einen bei Tag. Dann halte ich mich so lange es geht zwischen den Tracks, den zweiten quere ich bei Nacht. Hand aufs Herz. Das wird immer hoch dramatisch

dargestellt und manchmal wohl auch so erlebt. Aber wenn ich bei den jüngst gestarteten Weltumseglerhelden so lese, was da von technisch bestausgerüsteten Seglern für dramatische Schilderungen ins Internet gestellt werden... Völlig übertrieben. Mit den modernen Navigationshilfen, speziell AIS ist das Queren solcher verkehrsreichen Bereiche ein Kinderspiel. Man mag den alten Mythen nachtrauen, aber die neue Technik bringt einen echten Sicherheitsgewinn und erleichtert die Koexistenz von Freizeit- und Berufsschiffahrt. Auch in Dover nur ein kurzer Zwischenstop, um einmal



gut zu schlafen und dann wieder mit guter Tide weiterzugehen. Nun geht es wieder zurück an die Festlandsküste. Diesmal müssen die Dampfertracks in förmlichen Verkehrstrennungsgebieten (VTG) gequert werden. Da gilt offiziell die Regel, der Rumpf des querenden Schiffes muß in rechtem Winkel zum Verlauf des VTG gehalten werden. In England behauptet man, halb so wild. Die Fähren, die ich beobachte, sind bei der Regelauslegung sichtbar großzügig. In Belgien sagte man mir später „ouiouioui, das kann teuer werden“. Na, ich lege den Kurs auch eher großzügig fest und habe keine Probleme. Allerdings will ich auch nicht übertreiben, und so läuft mir doch ein wenig Zeit weg, da ich keinen direkten Kurs zum Ziel nehmen kann. Nieuwpoort erreiche ich folglich bei Nacht. Auch irgendwie spannend. Niedrigwasser. Eine Einfahrtsmole, die quer durchströmt wird, womit man natürlich nicht rechnet und beinahe vor dieselbe getrieben wird. Trocken gefallene Schlickflächen. Hoch über mir Würmchen sich erstreckende Dalben. Auf den Stegen der Marina dunkle Gestalten, die auf keinen Zuruf antworten. Schließlich entdecke ich eine Lücke. Fünf Minuten später liegt das Boot

fest und ich befinde mich auf dem Weg, der SKEDEMONGSKE meine Aufwartung zu machen und Anke zu erzürnen. Letzteres, weil ich meine Ankunft nicht vermelde. Ersteres, um nach vielen Monaten ein Wiedersehen mit Nickey, Carol, Loick und Maite zu feiern. Am nächsten Tag holen Nickey und ich Anke vom Bahnhof in Oostende ab. Es folgt nun das ganz große Wiedersehen. Vollständig waren wir das letzte Mal in Ushuaia versammelt. Zur Feier des Tages hat Maite ... gekocht. Mein damaliges Weihnachtsessen an Bord der SKEDEMONGSKE.



Weil die Bedingungen günstig sind, halten wir uns nicht mehr lange auf. Wir verabschieden uns mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Zügig geht es weiter. Nun wieder in unserer Stammbesatzung. JUST DO IT (Schiff), Martin (Skipper), Anke (Admiralität). Jenseits von Den Helder tauchen wir erstmals wieder in Wattengewässer ein. Wir staunen über die tolle Austonnung der Holländer. So macht das Segeln zwischen all den Sänden, Bänken und Flachs keine Probleme, obwohl unsere Unterlegen ja logischerweise recht veraltet sind. Eine zugegebenermaßen etwas unruhige Nacht verbringen wir vor Anker im Fraansche Gaatje. Die nächste Nacht liegen wir dann ruhig in Vlieland. Bisher sind wir nie in diesen Inselhafen hinein gekommen, da er in der Saison stets völlig überfüllt ist. Mit raumem Wind geht's nach Harlingen. Für



die nächsten Tage sind stürmische Verhältnisse angesagt, da könnten wir auf See nicht gut vorankommen. Aber von Harlingen aus können wir mit stehendem Mast durch Hollands Kanäle schippern. Es folgen ein paar gemütliche Tage, an denen wir trotz tobender Winde durch Hollands Puppenstuben zuckeln. Fette Wiesen und Weiden, windzerzauste Weidenbäume und -sträucher, niedrig dahinjagende Wolken. Dazwischen schnuckelige Häuser, Windmühlen (die alten, traditionellen), Hausboote, Plattbodenschiffe, kleine

Städte, Gräben und Wallanlagen, Klappbrücken wie bei van Gogh, alte Rathäuser, Poffertje, Genever ... Spannung gibt es nur an den Brücken. Vor allem, wenn der Wärter pennt und die Brücke nicht öffnet, oder schlimmer noch, sie wieder schließt, obwohl man gerade drauf zuhält. Und das natürlich bei dem stürmischen Winden, die in solchen Momenten immer von achtern kommen. Einmal sah's wirklich nach Kleinholz aus. Anke sah vor ihrem geistigen Auge schon die vor unserem Bug liegenden offenen Kähne in Stücke gehen, aber JUST DO IT gehorchte trotz des Windes doch dem Ruder und Vollgasbefehl und kam soeben noch rum.

Bei Lauwersoog verlassen wir die Idylle. Weiter geht's zu den Ostfriesischen Inseln. Wie überall haben sich auch hier die Seegatten und Barren seit unserer Abreise deutlich verändert. Glück haben wir, als wir nachts durch das Hubertgatt gehen, dessen Tonnen unbefeuert sind. Sie sitzen ziemlich unverän-





dert und sind mit Radarhilfe gut zu finden. Zur Belohnung gibt es Borkum, unseren letzten und nun ersten deutschen Hafen! Und per Zufall gibt es auch Shampus, denn hier liegt auch Uwe, der den Kauf seines Bootes (und unsere Rückkehr) mit uns begießen muß. Als wir Wangerooge ansteuern, legt ausgerechnet in dem Moment, in dem wir die flachste Stelle, die Barre in der Einfahrt erreichen, der Wind mächtig zu. Erstaunlich wenig Wasser und es herrscht Wind gegen Strom. Im Nu baut sich eine mächtige See auf. Wären wir noch draußen, würde ich jetzt ablaufen. Aber nun ist es egal ob vor oder zurück. Wir müssen durchhalten. Nur schnell die Steckschotten in den Niedergang. Ich glaube, in keinem Moment auf der ganzen Reise haben meine Knie so geschlottert wie in diesem lächerlichen Stück Seegatt, als die erste brechende Welle gegen den Rumpf klatschte und meine Phantasie schon Grundseen vorwegnimmt. So viel Respekt habe ich vor den Seegatten. Na ja,

schließlich sind wir glücklich drinnen und alles ist vergessen. Als wir Wangerooge verlassen, gehen wir nochmal ins Watt. Ankern in der Kaiserbalje. Leider können wir die kürzeste Verbindung über das Watt nicht nehmen, zu wenig Wasser. Wir werden also die Jade wieder verlassen und außen herum in die Weser gehen müssen. Und wie der Zufall es will, just in diesem Moment sitzen in irgendeiner Gaststätte an Land unser Vorsitzender und sin Fru. Und diese Stätte verfügt über Internet und einen Bildschirm auf dem die Schiffsbewegungen auf der Jade verfolgt werden können. AIS machts möglich. Und wen entdecken sie da? JUST DO IT, die sich die Jade aufwärts bewegt, in die Kaiserbalje abbiegt und dort stehen bleibt. Einige Telefonate – kann das D I E JUST DO IT sein? Größe paßt, die anderen Angaben auch, das muß sie eigentlich sein. Wir sind entdeckt! (So ist das heuer, nirgends ist man mehr unbeobachtet.)

Von Bremerhaven aus starten wir dann an einem durchwachsenen Morgen. Mehr Wind als angesagt. Wir freuen uns, denn wir können segeln. Kurz vor Elsfleth riggen wir die Leinen mit den Gastlandsflaggen über die Toppen. Singgemäß, JUST DO IT hat ja nur einen Masttop. Nach Flaggenetikette fährt man die Gastlandsflaggen bei der Heimkehr unter der Steuerbordsaling und riggt die Signalflaggen über die Toppen, aber der Platz unter der Saling reicht nicht für die vielen mitgebrachten Flaggen. Da muß man die Traditionen eben frei auslegen. Kaum oben macht es ratsch. Die bolivianische Flagge fliegt aus den Lieken und flattert unrettbar davon. Rasmus hat das wohl als Affront angesehen, denn die bolivianische Flagge gehörte streng genommen nicht dazu, da wir die Küste des Landes (10 km Rio Paraguay) nicht wirklich besegelt hatten. Unsere Bootsfahrt auf dem Titicaca läßt er wohl nicht gelten. An der Huntemündung picken wir noch Katrin Krämer von Radio Bremen auf, klarieren die Flaggen und legen in einer verwegenen Anstrengung wieder ab. Wind und der volle Flutstrom drücken uns auf den Steg. Das wär was gewesen! Alle warten auf uns und wir bleiben bei Elsfleth hängen. Aber JDI und der heulende Motor ziehen uns sauber aus der Vorsprung.



Fünf Minuten später, wir wollen die vordere Flaggleine nochmal nachsetzen, macht es wieder ratsch. Diesmal verabschiedet sich Paraguay. Wie unfair! Hier haben wir nicht geschummelt. Immerhin können wir die Flagge retten. Ich wandere erneut in den Mast, Anke kontrolliert die Flaggleine von unten und Katrin darf statt zu interviewen das Boot steuern. Hatte sie deshalb so eine blasse Nasenspitze bei der Ankunft? Ja, und dann kommen sie. All die vielen Boote. Und ein Feuerlöschboot. Gehupe und Getute. Willkommen und Hallo. Ein Seemannstrunk wird von der HAITHABU herüber gereicht. Der Rest geht dann fast im Trubel unter. Am 24.07.2004 um 10:25 drehte Martin den Zündschlüssel und fünf Minuten später verließ JUST DO IT nur vor den Augen der ANDANTE-Crew Lemwerder. Nun läuft sie am 17.10. wieder in den Heimathafen ein. Noch schnell fischen wir eine Mütze auf, die vom Feuerlöschboot herüberwehte, dann gehe wir an den Steg, der voller Menschen ist. Punkt 13:00 erstirbt die Maschine. 1912 Tage hat JUST DO ITS Reise gedauert. Oder rechnerisch ganz genau 5 Jahre, 84 Tage, 23 Stunden und 35 Minuten. Der letzte Logbucheintrag endet französisch: „ou quay“.



Was dann noch so abging weiß, wer dabei war, und wer's nicht weiß, kann bereits Lutz' (unser webmaster) Fotos auf unserer homepage bewundern. Der Empfang war jedenfalls supertoll. Wir staunten nur, was der Verein so alles auf die Beine gestellt hatte, über die vielen Menschen, die uns willkommen hießen und wieviele gute Freunde teilweise von weit her angereist waren. Selbst das Tantchen mit dem roten Taschentuch.

Es grüßen Euch

JUST DO IT, die treue Seele, Anke und Martin

Natürlich gab es mehr zu sehen und zu erleben. Wer ausführlich

davon lesen oder Bilder betrachten will, der schaut: www.sy-justdoit.de nach. Kann allerdings dauern, bis das letzte Tagebuch aktualisiert wird, da die nächste Zeit voller neuer Herausforderungen steckt. Aber wir arbeiten kräftig dran. Versprochen.

UND LAST BUT NOT LEAST EIN RIESIGES DANKESCHÖN AN ALLE, DIE UNS SO TOLL EMPFANGEN UND WÄHREND DER REISE SO KRÄFTIG UNTERSTÜTZT HABEN!!!!



Zu den Bildern in ihrer Reihenfolge:

Unübersehbare Tonne und doch beinahe übersehen – Typische Fassade in A Coruna – Hercules im Boot der Argonauten – Annäherung an die Bretagne – Bretonische Idylle – Abendstimmung – Leckere Austern aus L'Aber-Wrac'h – Fertig-Pizza aus kulinarischer Verzweiflung in Guernsey – Beachy Head, mehr Kreide als auf Rügen – Morgennebel in Belgien – Abendstimmung vor Vlieland – Harlingen – JUST DO IT vertäut vor einer der Windmühlen in Dokkum – Salzwiesen und ... – ... Pricken, das Wattenmeer hat uns wieder – Anke auf den letzten Meilen – Martin auf den letzten Meilen – Flaggenparade – Wasser marsch