

Round *Fastnet* Rock

(Rock Around The Rock)

ein One-Way-Törn an der Schwelle
zum 3. Jahrtausend christlicher Zeitrechnung

Ein Gedächtnisprotokoll

für die Zeit vom 15. - 29. Juli 2000

On - & Off - Board der Segelyacht "ENDEAVOUR "

(Moody 44 - Center Cockpit)

von Dingle nach Kinsale.

(Südwestküste von Irland)

Aufgezeichnet vom Crewmitglied

Manfred 'Big Max' KURTH

Vorwort

Ich erinnere mich sehr deutlich an eine späte Ausfahrt zum Ende der Segelsaison 1999. Christian, mein Segelfreund aus München, war Teilnehmer eines Seminars zur beruflichen Weiterbildung in Rostock und stattete mir mit seinem Kollegen einen kurzen Besuch im Yachthafen von Warnemünde ab, in dem ich Stunden zuvor die Bekanntschaft von Peter mit seiner SY Seewalze, einer Phantom 29, gemacht hatte, der mir eine helfende Hand bei meinem Anlegemanöver reichte.

Christian hatte einige Tage zuvor mit Horst, unserem gemeinsamen Skipper der letzten Törns, auf der Interboot in Friedrichshafen, die Charterangebote für die Saison 2000 sondiert, und die Wahl fiel auf einen One-Way-Törn entlang der SW-Küste Irlands, vorbei am berühmt berüchtigten Fastnet Rock, von Dingle nach Kinsale Harbour.

Der Name Fastnet Rock hat vielleicht nicht nur unter Seglern einen besonderen Klang. Wir Segler verbinden damit die Orkankatastrophe während der Admirals Offshore Regatta im Jahr 1979. Über Jahre hinweg litt diese Regattaserie an flauen Winden, was zu extremen Leichtbauten bei den teilnehmenden Yachten führte. Doch die See läßt nicht mit sich spielen.

Ein Orkan 'zerfetzte' viele dieser Leichtbauten und forderte sogar Menschenleben. Viel zu schnell wurden manche Yachten aufgegeben, denn man fand nur wenige der Crews in den Rettungsinseln, aber einige der noch schwimmenden, verlassenem Segelyachten.

Die drei deutschen Yachten (Rubin, Contender und Saudade) waren solide gebaut und überstanden das Inferno ohne Personenschäden. Wenn ich mich recht entsinne, kam bei ihnen lediglich ein Mast von oben.

Ich befand mich derzeit, an genau jenem Wochenende, auf der Segelyacht eines Freundes auf dem Bodensee, als nach stundenlanger Flaute, in brütender Hitze, die Ausläufer dieses Orkans auch mit einigen Windwalzen der Beaufortstärke acht den Bodensee überfielen und unser Schiff fast platt aufs Wasser drückten, da wir wegen des vorher lauen Lüftchens jeden Quadratmeter Tuch gesetzt hatten.

Der Schreck fuhr uns gehörig in die Glieder, da wir auf diese Situation überhaupt nicht vorbereitet waren, denn wir genossen das Dolce Vita eines Sommertages in Bikini und Badehose, wenn überhaupt.

Der Rest ist Geschichte, aber bei uns älteren Seglern immer noch hellwach in der Erinnerung, sozusagen als Mahnung zur Vorsorge für gute Seemannschaft.

Ich war also noch gar nicht wieder zurück in Böblingen, doch der Törn für 2000 stand schon fest. Als Horst zu Beginn des neuen Jahres dieses Thema einmal bei uns Zuhause ansprach, merkte er schnell, daß ich Marianne überhaupt noch nicht in unsere Segelpläne 2000 eingeweiht hatte - lag doch der Juli 2000 noch in weiter Ferne.

So wurde dann das Frühjahr 2000 leider auch keine Zeit reiner Vorfreude, sondern eine Zeit voller Fragezeichen. Wieso?

Der Gesundheitszustand meiner Mutter verschlechterte sich dramatisch, so daß meine Anwesenheit in Berlin erforderlich wurde und das auf unbestimmte Zeit. Ein Arrangement mit unserer Zugehfrau sollte mir für die Zeit des Törns Luft schaffen, so hoffte ich ständig.

Plötzlich ca. 4 Wochen vor Törnbeginn klagte unser Skipper über gravierende gesundheitliche Beeinträchtigungen, die das Ende des Törns, bevor er überhaupt begonnen hatte, einzuläuten schienen. Doch unser Skipper bekam, kurz vor Törnbeginn, vom Arzt grünes Licht. Soweit, so gut.

Die nächste Hiobsbotschaft ereilte uns einige Tage vor Reiseantritt. Unser designierter Mitsegler Jochen aus Oldenburg i. Holstein erlitt einen Bandscheibenvorfall, der ihn unters Skalpell zwang - Totalausfall.

Bei mir selber war eine Teilnahme weiterhin ungewiß, doch unsere 'Perle' schickte mich los und übernahm die Verantwortung in Berlin. Danke, danke, danke, pulste es durch mein Hirn. Wie sagte sie zu mir, die sie nun schon 35 Jahre im elterlichen Haus wirkte: „Manfred, wenn du hier heute aus dem Haus gehst, dann schaltest du ab, ich werde mit der Situation hier schon fertig“. Gesagt, getan.

Ich fuhr nach Heiligenhafen, um mir bei Jochen, im Krankenhaus Neustadt, mein Flugticket abzuholen, weil Horst, nach Absprache, mein Ticket auch zu Jochen geschickt hatte. Für Jochen und mich wurde der Flug nach Irland von Hamburg über Amsterdam und Dublin nach Kerry gebucht. Unter normalen Umständen wäre ich ja in Heiligenhafen an Bord meiner SY Libello gewesen.

Ich hinterließ einen unendlich traurigen Jochen.

Crewliste

Horst K.H. Ring, Captain
(Maritime Competence Center + 'SEEWIS-Wetter' + Video)

Christian Martin, Co - Skipper
(amtl. Seekarten / Handbücher + 'SSB Wetter' + Magellan GPS Plotter + Foto)

Hans-Joachim Burgdorf, (Amateurfunker DJ2CU)
kurzfristig wegen Krankheit ausgefallen

Manfred A. Max Kurth, Crewmember
(Bordberichterstatter + elektronische Navigation)

Helmut Peter, 1st. Helmsman + 1st. Engineer

Josef G. Wöll, Crewmember
(Bordfotograf + 'Bord-Schachgroßmeister')

Erläuterungen

Sofern Zeitangaben folgen, mache ich diese in der jeweiligen ges. Landeszeit, das entspricht in Irland = UTC + 1h während der BST (British Summer Time)

Erläuterung (für 'Landratten') der verwendeten nautischen Begriffe + Abkürzungen:

1 **Seemeile** = 1 sm = 1.852 Meter / 1 **Kabellänge** = 1/10 sm = 185,2 Meter

1 **Faden** = 1/1000 sm = 1,852 Meter / 1 **Fuß** = 30,5 cm

Knoten = Kn = Boots- oder auch Windgeschwindigkeit - gemessen in sm/h

Beaufort = Bft. = Windstärke nach der Beaufortscala von 0 - 12

Umrechnung Knoten in Beaufort:

Dividiere die angezeigten Knoten durch die Zahl 5.

Liegt das Ergebnis zwischen

- a) 1 - 7, dann addiere zum Ergebnis 1
- b) 8 - 10, dann verändere am Ergebnis nichts
- c) 11 + >, dann subtrahiere 1

Das korrigierte Ergebnis ist dann die Windstärke in Bft.

In Versform merkt es sich für viele leichter:

Ist das Ergebnis

ein bis sieben wird eins dazugeschrieben

bei acht bis zehn bleibt alles steh'n

elf und drüber ist eins über

(..... also eins abziehen)

Steuerbord (grün) = Stb.

die 'rechte' Seite eines Wasser- oder Luftfahrzeuges

Backbord (rot) = Bb.

die 'linke' Seite eines Wasser- oder Luftfahrzeuges

Jockel = volkstümlicher, seemännischer Ausdruck für Schiffsmotor

Genua = große, den Mast überlappende Fock (Vorsegel)

Grüne Genua (wird bei Windstille eingesetzt) = spaßiger Ausdruck für den Bootsmotor, wenn er grün angestrichen ist, z.B. Volvo Motoren

Der Törn

1. Tag, Freitag, 14. Juli 2000

Der Anreisetag

Die letzte Nacht habe ich bei Mario in Hamburg, von Heiligenhafen kommend, schlafen dürfen. Mario ist mein Amigo vom Steg 3 in 'Holy Harbour'. Den späteren Nachmittag bzw. frühen Abend des gestrigen Tages waren wir noch an den Hamburger Binnenhäfen unterwegs. Mario zeigte mir die Orte, wo er mit seiner MS Jenny in Hamburg so auf dem Wasser unterwegs ist, wenn er nicht an den Gestaden der Ostsee weilt. In einer urigen Vereinskneipe verputzten wir ein riesiges Bauernomelette bei Rock 'n' Roll Musik aus den 50er Jahren. Der Wirt war vom Typ Rausschmeißer auf der Reeperbahn; der hatte Unterarme wie ich Oberschenkel habe.

Mario setzt mich früh um 05:30 Uhr am Abflugsterminal des Flughafen Hamburg ab. Das hat zeitlich alles sehr gut geklappt, da Mario als Chief-Disponent in einem Getränkeverlag arbeitet und eigentlich schon immer so um 05:00 Uhr auf der Arbeit ist, wenn nicht früher - das Volk hat Durst.

Beim Check-In-Schalter der Fluggesellschaft KLM muß ich DM 167,50 für mein Übergepäck (25 Kg) bezahlen, habe aber als Trostpflaster das Vergnügen, mit Dolly Buster abgefertigt zu werden. Die sieht auch zu so früher Morgenstunde sehr gut und sexy aus, in ihrem vorne offen geschnürtem Mieder - ein echter eye catcher - soll wohl auch so sein.

Lange Rede kurzer Sinn, in Dublin trafen wir dann, aus allen Richtungen kommend, um die Mittagszeit zusammen.

Hier lernte ich endlich Josef kennen, unseren neuen Mitsegler aus Tübingen, ein Schachkamerad vom Captain. Da ich Christian und Helmut herzlich umarmte, schloß ich den verdutzten Josef gleich mit ein.

Horst war ja schon eine Woche früher nach Dingle gereist, weil er dort seine ehemaligen Nachbarn und Freunde aus Mötzingen besuchte, die vor 6 Jahren nach Irland ausgewandert waren - Inge und Karl-Heinz Schubert.

In Kerry, unserem irischen Zielflughafen, lagen die Wolken auf der Straße, als wir uns zu viert, mit all unserem Gepäck, in das brandneue Mercedes-Taxi unserer freundlichen Fahrerin einzwängten, was unweigerlich zu abgestorbenen Gliedmaßen führte. Irgendwie kamen wir, heftig 'small talk' betreibend, nach rd. 35 engen Landstraßenkilometern, völlig steif vor dem Hause der Schuberts an. Ich regulierte die Taxe. Unser gesamtes Gepäck füllte den Fußboden eines der Zimmer der Schuberts.

Wir freuten uns, unseren Skipper wohlbehalten anzutreffen, entsprechend herzlich fiel die Umarmung zur Begrüßung aus.

Inge und Karl-Heinz bereiteten uns einen warmherzigen Empfang und dirigierten uns zur 'teatime' auf ihre wunderschöne Glasveranda, die ein riesiges Platzangebot vorhielt und einen zauberhaften Blick nach Norden über Dingle Harbour und in den wolkenverhangenen Himmel zuließ. Der niederprasselnde Regen, der zwar viel Behaglichkeit in das Freilichtzimmer zauberte, ließ uns gegenseitig vielsagende Blicke zuwerfen, ob der garstigen Wetterlage. Ich wußte ja bereits durch Horsts e-mails, daß er die ganze Woche über schon stürmisches Wetter gehabt hatte. Doch die heimlichen Befürchtungen sollten sich als völlig überflüssig herausstellen.

Die Gastfreundschaft der Schuberts wärmte uns ebenso, wie sie uns überwältigt hat, denn außer Horst waren wir anderen ja völlig fremde Eindringlinge.

Zum Abendessen wurden Unmengen vom gebeizten irischen Lachs verschlungen, sponsored by our captain.

Man trank Lager, Guinness, Murphy's. Ferner gab es Cider, der bei mir Erinnerungen an meine wilden Urlaubsaufenthalte an Englands Südküste in den Jahren 1958 - 1961 weckte, als der Cider am heutigen Abend wohlgekühlt durch meine Kehle rann. Horst zog, mehr oder weniger aus medizinischen Gründen, die Ciderversion ohne 'Umdrehungen' vor - Sidona -.

Zu später Stunde verzog sich jeder auf die ihm zugedachte Lagerstätte. Ich hatte im Wohnzimmer des neuen Anbaus ein bequemes Matratzenlager mit Ausblick über Dingle Harbour, durch die von oben bis unten reichende Terrassentürfront.

2. Tag, Samstag, 15. Juli 2000

Die Schiffsübernahme - Blah, Blah, Blah

Der neue Tag begann mit einer heißen Dusche und einem opulenten irischen Frühstück der Extraklasse - noch einmal an Land. Cornflakes, Wheetabix, Ham, Eggs, Sausages, Toast, Marmelade, Cheese etc., etc. and last but by no means least TEA (or Coffee).

Die Faulheit stieg mit dem Quantum an verzehrter Nahrung. Draußen verfolgten wir noch den Aufmarsch zweier 'schwuler' Ganter, die sich unzertrennlich hinterherliefen und den Garten der Schuberts zu ihrem Heim erkoren haben.

Aufbruch zur Marina war dann doch angesagt. Die Wolkendecke hatte sich um 50 Meter himmelwärts gelichtet, und der Regen hatte aufgehört. Schon auf der Herfahrt nach Dingle, mit dem Taxi, sagte ich zu meinen Kameraden, daß man die Farbe GRÜN neu definieren müßte, so unterschiedlich waren die vielen Grüns der Wiesen, Felder, Hügel, Bäume und Sträucher.

Inge gab uns mit ihrem Renault Minikombi 'a lift' und setzte uns um die Mittagszeit am Hafen ab.

In der Marina mit Schwimmstegen, wegen des Tidenhubs von rd. 3,5 Metern unbedingt erforderlich, fanden wir bald unsere Moody 44 mit Center Cockpit. Irrtum war ausgeschlossen, da das Schwesterschiff des gleichen Eigners nicht im Hafen war, sondern auf Törn. Für uns völlig unverständlich, trug die stolze Yacht keinen Namenszug am Rumpf - merkwürdig. Auch eine Nationale war am Heck nicht auszumachen.

Im Cockpit turnte der Vercharterer in Person des Eigners noch mit dem Staubsauger herum und bat uns, um 14:00 Uhr zur Übernahme zu erscheinen, dann sei er fertig.

Also nutzten wir die verbleibende Zeit zu einem Bummel durch Dingle und kehrten in Paudy's Bar/Restaurant ein, nahmen eine kleine Mahlzeit zu uns und registrierten, daß 'tonight live music' angesagt sei. Der Entschluß stand fest, daß wir diesen 'act' nicht versäumen durften.

Nach dem sehr lockeren 'check-in' mit dem Eigner, dessen Erläuterungen immer mit einem stereotypen Blah, Blah, Blah

endeten, verstauten wir unsere Unmengen von Gepäck unter Deck.

Den Abend verbrachten wir in erwähntem Pub. Der Sänger begleitete sich selbst auf der Gitarre und erfüllte sofort Horsts Wunsch nach seinem irischen Lieblingslied 'The Wild Rover'. Der Troubadour hatte eine wirklich schöne Stimme und brachte den Pub in kurzer Zeit so richtig in Stimmung.

Viele jüngere Amerikaner waren anwesend, wahrscheinlich auf den 'roots' ihrer Abstammung. Es entsponnen sich rege Gespräche nach dem Woher und Wohin. Zu vorgerückter Stunde animierte der Sänger einen Amerikaner, ein Lied zum Besten zu geben. Der ließ sich nicht lange bitten und sang eine eindringliche Version von Summertime. Es herrschte eine fast sakrale Stille während der Präsentation, um so frenetischer war der anschließende Beifall des Publikums, was die zwangsläufige

Zugabe von Frank Sinatra's Version des Welthits 'My Way' hatte. Selbst der Ire war hingerissen; hingebungsvoll begleitete er den Amerikaner auf der Gitarre.

Ein ausgelassener Kneipenabend hat leider auch irgendwann ein Ende, und man trottet heim auf 'unser' Schiff, die Endeavour, wie wir einem Zettel am Funkgerät entnehmen konnten, allerdings fehlte dem Namen darauf das 'a'.

Unbekümmertheit oder Dummheit, blah, blah, blah

3. Tag, Sonntag, 16. Juli 2000

Ein Probeschlag auf der Dingle Bay

Irgendwie haben wir heute sogar schon ein Frühstück an Bord eingenommen. Den notwendigen Handgriffen fehlt es noch an Routine und Schapps müssen noch häufiger suchend geöffnet werden, um die erforderlichen Utensilien zu finden.

Die Sanitäranlagen der Marina sind makellos, wenn auch einfach. Wir besorgen uns gleich die erforderlichen 'tokens' für die Dusche.

Den ganzen Vormittag ziehen wir durch Dingle, um eine Ersatzkartusche für unser Nebelhorn - Typ Stadiontröte - zu kaufen, da dem Gerät kein Ton zu entlocken war. Dabei lernten wir Dingle sehr gut kennen. Die Luft war noch regenfeucht, doch die Sonne schien so langsam die Oberhand zu gewinnen. Das freute uns.

Letztlich haben wir keine passende Ersatzkartusche auftreiben können, doch im Shop der Dingle Marina bekommen wir eine komplette 'Fanfare' für rd. 10 Pfund, die wir vorsichtshalber mitnehmen.

Wir warteten noch auf Inge, die um ca. 13:30 Uhr erscheint und mit uns auf die Dingle Bay hinausfährt, da wir uns an das Schiff gewöhnen wollen, und jeder ein Boje über Bord Manöver fahren soll.
Gesagt, getan.

Inge war von der kleinen Ausfahrt sehr angetan und wäre wohl ganz gerne mit uns auf Törn gegangen, sozusagen als Urlaub vom 'Urlaub'. Karl-Heinz ist die See 'suspect'. Er frönt lieber der Golferei. Wie pflege ich immer zu sagen: „Chacun à son goût“.

Klar, daß wir den späten Nachmittag noch dazu genutzt haben, um unsere Verproviantierung ausgiebig zu vollziehen und das an einem Sonntag.

Für den Abend haben wir uns mit Inge, Karl-Heinz und ihren neuen Feriengästen in Paudy's Restaurant zum Dinner verabredet. Wir saßen schon beim schmackhaften Essen, als der Schubert-Clan eintraf, jedoch kein Dinner mehr zu sich nehmen wollte. Wir trafen uns dann eine Tür weiter in Paudy's Bar.

An diesem Abend gab es keine Livemusik und der gestrige Trubel war einer leicht abgestandenen Stimmung gewichen, denn morgen ist ein Arbeitstag für die hiesige Bevölkerung. Die Nachtschwärmer waren gestern unterwegs.

Die Stunde des Abschieds kam unaufhaltsam näher, und die guten Wünsche der Schuberts und ihrer Gäste für unseren Törn klingen auch heute noch in meinen Ohren.

Bye Bye Love..... höre ich in meinem Innern Paul Simon & Art Garfunkel singen, especially for you, lovely Inge and dear old Karl-Heinz.

4. Tag, Montag, 17. Juli 2000

From Dingle to Valentia Harbour / Cahersiveen

Monday, Monday sangen die Mamas & The Papas zur fröhlichen Hippyzeit in den Siebzigern.

Genau so fröhlich und erwartungsvoll verließen wir die Dingle Marina, nach einem guten Bordfrühstück.

Josef zauberte aus seinen Privatbeständen losen, grünen Tee hervor, den ihm seine chinesische Kollegin mit auf die Reise gegeben hat. L'amour Allemand - Chinoise?! Der Tee erfreute sich ab sofort höchster Beliebtheit. Fakt ist, daß es jeden Morgen, schwarzen Tee (beste engl. Teebeutelqualität), grünen Tee (s.o.) und aus Deutschland mitgebrachten Pulverkaffe gab - wenn das kein Luxus ist?!

Immer schön auf das schmale, betonnte Fahrwasser achtend, kamen wir der natürlichen Hafenausfahrt näher. Die Touristenboote warteten bereits wieder auf Funghi, den 'ortsansässigen' Delphin, *die* maritime Attraktion Dingles. Man hielt die Fotoapparate schußbereit, wir bildeten da keine Ausnahme, nachdem Funghi ganz in unserer Nähe einen Sprung aus dem Wasser wagte.

Kurz darauf verschwand der geschützte Dingle Harbour hinter der vorgelagerten Hügelkette.

Wir waren unaufhaltsam auf dem Weg zum ROCK.

Wie wird das Wetter, das im Augenblick recht heiter wirkte? Wie werden wir mit den Tidenströmen fertig werden? Welche Windstärken und welcher Seegang werden herrschen?

Ein anspruchsvolles Revier, nicht zu vergleichen mit unserer geliebten Ostsee und den gelegentlichen Törns auf dem Mittelmeer zur Sommerzeit.

Unser heutiger 'track' soll uns an den Blasketinseln vorbeiführen und dann südostwärts schwenkend, das geschützte Revier von Valentia Harbour erreichen lassen.

Kurz vor der westlichen Einfahrt nach Valentia Harbour spüren wir noch die Restdünung der stürmischen vergangenen Tage. Heute ist es zum Schluß der Tagesetappe recht flau, so daß wir die 'grüne Genua' bemühen müssen. Wir beschließen bis in den hintersten Hafen (N/E) nach Cahersiveen zu laufen. Schon die Ansteuerung von See irritiert uns, weil wir zwei Peilmarken nicht sofort in Deckung bringen können. Doch kurz darauf sind wir in der weitläufigen und verzweigten Bucht und suchen nach den nächsten Peilmarken, da wir uns sklavisch an das Fahrwasser halten müssen, denn auf unserem Weg befindet sich eine Barre, die bei Niedrigwasser eine Tiefe von 1,80 m hat, und wir haben einen Tiefgang von 2 m. Noch haben wir ca. 120 cm über Niedrigwasser, bei ablaufendem Wasser. Eigentlich überhaupt kein Grund zur Beunruhigung, aber für uns sind die Tidengewässer noch sehr gewöhnungsbedürftig. Wir schauen uns die Augen aus dem Leib. Als wir uns an die schlechte Sichtigkeit der Marken gewöhnt haben und aufmerksamer in die Seekarte schauen, erspähen wir die dünnen, unscheinbaren Stangen viel besser.

Vorbei an einer Burgruine, in zauberhaft grüner Landschaft, erreichen wir die neu aussehende Kaianlage von Cahersiveen, wo wir mit Fenderbrett längsseits gehen. Später, bei einem kleinen Rundgang, löst sich das Rätsel um die neue Anlage, die mit EG-Mitteln kürzlich errichtet wurde. In 5 Jahren wird wohl daraus eine Marina erwachsen - sicher.

Anfänglich bin ich immer einem Irrtum erlegen, denn wenn ich in der Karte das Wort Harbour gelesen habe, dann habe ich eine Marina erwartet. Weit gefehlt, denn wenn es eine Marina mit Schwimmstegen gibt, dann heißt es auch so. Ansonsten ist ein Harbour ein Naturhafen, in dem man vor Anker liegt und das so sicher, wie in Abrahams Schoß, sofern man sein Eisen sorgsam eingefahren hat und entsprechend Kette gesteckt hat. Unser Dinghy (Tender to Endeavour) ist uns dann später auch sehr ans Herz gewachsen.

Ein Teil der Mannschaft ging noch auf Erkundungstour in den nahegelegenen Ort, der von Touristen belagert war. Ein wenig Proviant wurde nachgebunkert. An unserem Schiff gurgelte - für uns noch ganz ungewohnt - das ab- bzw. auflaufende Wasser. Wir schätzten den Strom auf annähernd 4 Kn.

Horst und Josef setzten sich im Cockpit zum königlichen Spiel nieder. Die untergehende Sonne zauberte wunderschöne Farben in die Landschaft und ans Firmament. Die Schachspieler ließen sich auch von der hereinbrechenden Dunkelheit nicht irritieren, denn die Peitschenmastlampe am Kai spendete gerade soviel Licht, daß man seine 'Fehlzüge' nicht mit der Unsichtigkeit auf dem Brett entschuldigen konnte.

In den nächsten zwei Wochen lernte ich, daß Josef ein guter Spieler ist und Horst ständig an Erfahrung gewinnt, sozusagen Josefs Sparringspartner. Die beiden spielen im gleichen Schachverein.

Ich begab mich schlaftrunken in meine untere Einzelkoje auf dem Durchgang zur achtern gelegenen Eignerkajüte, die wir selbstverständlich unserem Skipper überließen. Die obere Koje wurde durch Helmut bezogen, der sich vor meinen Schnarchattacken nicht zu fürchten schien. Ich durfte mein Gepäck in der Eignerkammer stauen. Helmut, der stets mit dem kleinsten Gepäck auskommt, staute seine einzige Tasche nachts unter der Niedergangstreppe, tagsüber auf seiner Koje - ein ordentlicher Mensch.

Wie immer bringt Christian das meiste Gepäck mit, allerdings auch den großvolumigen und enorm schweren SSB-Empfänger (SSB steht für single side band, wovon es ein unteres und ein oberes Einseitenband gibt, und auf den Kurzwellenbereichen, die nicht für den Rundfunk reserviert sind, genutzt werden). Diesmal auch eine Kollektion verschiedener Ölzeugkombis, die er uns einmal vorführen will.

Ich stehe dem kaum nach. Allerdings bringe ich immer derart viel Kleidung mit, daß ich 6 Monate unterwegs bleiben könnte, ohne einen Waschsalon aufsuchen zu müssen. Jedes mal nehme ich mir vor, mit wesentlich weniger Gepäck anzureisen.

Christian bezog die Backbordvorschiffskammer mit Doppelkoje. Josef gab vor, ein 'tierischer' Schnarcher zu sein - deshalb legten wir auch kein Veto ein, als er die Vorschiffskammer mit Etagenbetten auf der Steuerbordseite in Beschlag nahm.

Eine Schiffsbelegung, die jedermann zufrieden stellte. Was will man mehr!

Ich lauschte noch ein wenig den Gesprächen der Freunde, über die ich sanft einschlief, wie schon als Kind, wenn wir bei den Großeltern zu Besuch waren und ich über die Gespräche der Erwachsenen auf dem Sofa einschlief, bis mich meine Mutter liebevoll auf den Arm nahm und zur Heimfahrt ins Auto trug, wo ich unvermittelt wieder einschlief - meiner Schwester ging es ähnlich.

Die ungewohnte Aufgabe in Berlin hatte doch seine Spuren bei mir hinterlassen. Auch in den Folgetagen genoß ich es, einfach zu faulenzten, denn auch das ist ein Tätigkeitswort.

Selbst mein Notebook ließ ich im Koffer und auch die 'elektrische' Navigation, so daß dieser Bericht nachträglich aus der Erinnerung aufgeschrieben wurde. Ich würde mich auf den Wahrheitsgehalt nicht vereidigen lassen. Doch alles ist nach bestem Wissen und Gewissen nun für die Ewigkeit festgehalten.

5. Tag, Dienstag, 18. Juli 2000

From Cahersiveen to Sneem

In der vergangenen Nacht, die ich tief und fest verschlafen habe, haben Horst und Christian mehrmals unsere Festmacherleinen, in Abhängigkeit von der Tide, angepaßt. Im Allgemeinen bin ich sonst bei der kleinsten Regung an Bord hellwach, doch auf diesem Törn konnte ich diese Sensibilität bei mir nicht mehr entdecken. Ich genoß es einfach, tief zu schlafen. Dank an die Freunde, die meinen Teil der Nacharbeit, ohne mir Vorhaltungen zu machen, übernommen haben - echt nette Kumpels (Berliner Plural).

Das Wetter machte auch am heutigen Morgen einen guten Eindruck. Heiter und leichte Winde. Wir sputeten uns nach dem Frühstück etwas, weil das Wasser schon wieder strudelnd abließ und die Barre auf uns wartete. Beim Ablegen brauchten wir alle Hände, denn sobald die Leinen eingeholt waren, sog uns der Strom mit ca. 4 Kn an der Kaimauer entlang, in Richtung eines nahen Fischkutters. Ich stand am Ruder, das aber wenig Wirkung zeigte, da wir keine Fahrt durchs Wasser machten. Alles ging gut.

Nach gut einer Stunde hatten wir wieder die offene See erreicht. Wir mußten einen Holeschlag in Richtung Doulus Head machen, ehe wir einen zielgerichteten Kurs nach Südwesten zum Bray Head und später nach Südosten zum Bolus Head steuern konnten. Bald lagen auch schon die Scariff Islands an Backbord, bis wir am Lambs Head in die weite Bucht des Kenmare Rivers einbogen und noch rd. 10 sm nach Nordosten unserem Tagesziel Sneem entgegen segelten. Unser Vercharterer hatte uns einige Tips mit auf den Weg gegeben und Sneem war einer davon.

Als wir durch die Sherky Islands steuerten, sahen wir auch schon das historische Hotel, das den Weg zum Ankerplatz wies.

Das Wetter war heiter bis sonnig, jedoch inzwischen recht kühl. Die uns umgebende Landschaft hatte plötzlich etwas nordisches an sich, doch wir waren zweifelsfrei in Irland. Unseren Anker gruben wir routiniert auf ca. 7m Wassertiefe ein und gaben gleich noch einige Meter Reservekette, da das Wasser noch stieg.

Das Farbenspiel der untergehenden Sonne nahm uns gefangen. Nicht Rottöne dominierten, sondern eher blasse, kühle Blautöne, daher auch mein Vergleich mit nördlicheren Breiten.

Ein schöner Segeltag mit einer steifen Brise klang geruhsam und fast windstill aus. Der Ankerplatz war zwar nach SW sehr offen, doch die vorgelagerten Sherky Islands boten ausreichend Schutz, so daß wir auf eine ungestörte Nachtruhe hoffen durften. So war es auch.

Da an diesem Ankerplatz kein Landgang vorgesehen war, genossen wir unsere 'Gefangenschaft' und plauschten gemütlich unter Deck, nachdem die Bordküche die hungrigen Mägen zufriedengestellt hatte.

An den Zeitpunkt des Zapfenstreichs habe ich keine Erinnerung mehr.

6. Tag, Mittwoch, 19. Juli 2000

From Sneem to Castletown / Bearhaven

Früh um sieben ist die Welt noch in Ordnung, hieß einmal eine deutsche Kinoproduktion, und das traf auch auf uns zu. Wir trafen uns alle im Cockpit, um uns den Schlaf aus den Augen zu reiben und bewunderten still die vereinzelt Nebelschwaden, die lautlos über das Wasser zogen. Die fahle Sonne war noch kraftlos, und es sollte noch einige Stunden dauern, ehe sie als eindeutige Siegerin feststand. Auf einem Felsen, der noch gestern unseren Blicken, wegen des hohen Wasserstandes, verborgen war, räkelte sich ein Seehund, den wir uns aus der Nähe anschauen wollen.

Motor starten - Fehlanzeige - der Anlasser gibt keinen Laut von sich - keinen! Unser Vercharterer hatte uns eine Motorstartmethode eingebleut, die uns nie geheuer erschien, aber bisher immer erfolgreich war. Eigentlich sollte sie nur einen aufkeimenden Ausfall kaschieren, der nun eingetreten war. Also ruft Horst mobilerweise an, um Hilfe anzufordern. Leider ist nur der Bruder des Vercharterers Mr. Blah Blah Blah's am Hörer und erklärt uns, sehr intensiv, die uns bekannte Startmethode. Langsam begreift er, daß damit kein Erfolg zu erzielen sei und verspricht, daß sein Bruder uns anrufen werde. Etwas erregt beendet man das eigentlich fruchtlose Gespräch. Horst stellt fest, daß der Vercharterer gar nicht seine 'mobile number' kennt.

Gott sei Dank haben wir einen Mann mit einer Ausbildung bei Blohm & Voss an Bord. Helmut, unser 1. Ingenieur, entfernt, unter meinen kritischen Blicken, das Starterpanel, um alle Kontakte auf Korrosion zu überprüfen. Er geht das mit einer Ruhe und Sachlichkeit an, die mir Bewunderung entlockt. Ich würde schon wieder schweißüberströmt sein, ob der Konzentration bei so einem Vorhaben. Doch die rückwärtige Seite macht einen klinisch reinen Eindruck. Dennoch rüttelt Helmut einmal an allen Steckverbindungen, bevor er das Panel wieder einbaut. Schlüssel herum - Stille. Jetzt versucht Helmut eine Variation von Gas-/Gangkombinationen und kurz bevor er aufgeben will, startet der Motor, als wäre der Volvomechaniker gerade mit der Inspektion fertig geworden. Helmut ergründet sogar noch, welche Kombination den Erfolg brachte, kann diese reproduzieren, und bis zum Ende des Törns hatten wir keine/kaum noch Schwierigkeiten mit der Maschine. Jetzt wollen uns bestimmt viele unseren Helmut abwerben. Doch auch astronomisch hohe Ablösesummen können uns nicht erweichen, es sei denn (sagen die Juristen), Helmut würde freiwillig abmustern. Davor bewahre uns ein gütiges Schicksal.

Mit unserer elektrischen Ankerwinde war das Eisen schnell in der Klüse. Wir motorten nach SW. Bald hatten wir den imposanten Bull Rock vor unseren Augen und den Linsen der verschiedenen Bilderfassungssysteme. Überflüssig zu erwähnen, daß wir inzwischen wieder Vollzeug gesetzt hatten und Endeavour forsch durch die 'moderate sea' (leicht bewegte See) zog.

Wir näherten uns dem Bull Rock bis auf eine Kabellänge, um die Vögel an den Steilhängen besser wahrnehmen zu können. Zu tausenden haben sie den Felsen für sich erobert, der von einem imposanten, automatisch betriebenen Leuchtturm überragt wird. Die kotverschmierten Felsenflächen leuchten wie Firnfelder zu uns herüber.

Der Bull Rock hat eine 'Durchfahrt', die die See mit unendlicher Geduld aus dem Felsen herausgespült hat. Wir sind versucht, dort hindurchzufahren - doch unsere respektable Masthöhe von rd. 18 Metern läßt uns Abstand davon nehmen und folgen nicht dem neumodischen Trieb NO RISK NO FUN.

Dann entdecken wir noch eine Hubschrauberlandeplattform, die auf Stelzen an den Felsen montiert wurde. Der Felsen hat seinen Namen nicht unverdient, denn wie ein Bollwerk ragt er aus der See und weist den heimkehrenden oder auslaufenden Schiffen den Weg. Wir ändern unseren Kurs auf Ost, schauen aber immer wieder achteraus, bis der Bull Rock im Dunst verschwindet. Ganz zwangsläufig folgten jetzt die Rocks 'The Cow' und 'The Calf'. Die Winterstürme haben phantasievolle Gebilde in den Fels gewaschen.

Eine Formation sieht aus, als würde ein riesiger Elefantenschädel mit seinem 'king sized' Rüssel Wasser ziehen.

Inzwischen war es karibisch heiß geworden, und unser Volvo mußte seine Dienststunden abreißen. Ca. 10 sm ging es genau ostwärts, bevor wir kurz hinter dem Black Ball Head N/E-Kurs steuerten und voraus Bear Island schon klar ausmachen konnten. Wir mußten die westliche Durchfahrt ansteuern. Ober- und Untermarken wiesen uns den weiteren Weg auf den sicheren Ankergrund von Castletown / Bearhaven.

Hier trafen wir rd. 10 Yachten vor Anker an. Wir warfen unseren Anker in direkter Nachbarschaft des Bootes der Seenotrettungsgesellschaft. Wir schwuitten ständig hin und her, so daß der Abstand zu den Nachbarboten manchmal nur wenige Meter betrug. Aber da auch diese Yachten einen ständigen Viertelkreis beschrieben, waren die alten Abstände immer schnell wieder hergestellt.

Da wir morgen einen Hafentag einlegen wollen, bleiben wir heute Abend erneut an Bord, versorgen uns aus unseren üppigen Beständen und lassen es uns gut gehen. Ich finde großen Gefallen an der Ankerliegerei. Trotz der vielen Häfen daheim an der Ostsee, ziehe ich auch dort eine Nacht vor Anker einem Hafenaufenthalt vor.

Die viele frische Luft hat uns müde gemacht, und wir kommen weit vor Mitternacht in die Kojen.

7. Tag, Donnerstag, 20. Juli 2000

A Harbourday in Castletown

Guten Morgen, liebe Welt! (meistens so um 07:00 Uhr)

Wetter: Kein Thema - gnadenloser Sommer - Sonne satt (von Sonnenauf- bis - untergang) .

Frühstück: Bringt die Crew in Schwung (meistens so um 08:00 Uhr).

Dem Hafenhandbuch hatten wir entnommen, daß es hier eine Duschanlage geben soll. Eine unabdingbare Notwendigkeit, nachdem zwei Tage keine Showermöglichkeit bestanden hat. Diesem Thema werden wir heute unsere ganze Aufmerksamkeit widmen.

Helmut zeigte eine besondere Zuneigung zu Schlauchboot und Außenborder, also ließen wir ihn gewähren - immer.

Nach kurzer Eingewöhnung hat er den getriebelosen, 2 PS starken Außenborder nebst 'Gummiwurst' meisterlich beherrscht. Er wurde unser Ferryman. Fällt mir doch gleich Chris deBurgh mit seiner Ballade 'Don't Pay The Ferryman, don't even fix a price, before he gets you to the other side' ein. Bei Helmut mußte uns da nicht bange sein, denn wir berücksichtigten ihn stets gebührend bei der täglichen Bierausgabe, und das erhellte seine Gesichtszüge um ein Vielfaches.

Landgang für die gesamte Mannschaft. Am Kai lag die teilweise marode örtliche Fischereiflotte. Auf einem Schiff, das besonders desolat aussah, schweißte ein verschmutzter 'Blaumann' herum, der uns immer wieder neugierig beäugte. Als er an Land zu seinem Werkstattwagen ging, entwickelte sich ein 'small talk', der damit endete, daß uns der Mechaniker in fließendem Deutsch antwortete. Ihn hat es der Liebe wegen von Frankfurt an diesen Flecken der Welt verschlagen. Eigentlich sei er ja Lehrer, aber arbeitslos, dennoch nicht untätig. So schlägt er sich ohne 'Stütze' mit Tagelöhnerarbeiten durch. Das loben wir insgeheim.

Wir erkundeten den Ort und freuten uns über die hochsommerlichen Temperaturen. Direkt am Hafen war die gesamte Stirnwand eines Hauses mit einer Reklame bemalt und wies auf ein Fischrestaurant in der Lawrence's Cove hin - auch ein Hinweis von unserem Vercharterer, der ein MUSS darstellen sollte. Wir blickten später in unsere Seekarte Imray C56, ohne die Bucht zu finden. Erst als Christian seine Handbücher studierte, wurde er fündig und erzählte uns von einer neuen Marina in der Lawrence's Cove - damit war dieses Rätsel gelöst und unser nächstes Tagesziel definiert, sozusagen um die Ecke.

Natürlich kehrten wir in einem Pub ein, um unseren knurrenden Mägen eine Mittagsmahlzeit anzubieten, nicht ohne ein Murphy's, Guinness, Lager oder eine Sidona zu ordern. Ich glaube, wir aßen alle ein opulentes Fischsandwich.

In einem nahen Ship Chandler Store sah ich im Fenster eine weiß lackierte Petroleumlampe, die ich sofort kaufen wollte, damit unsere Abendstunden an Bord etwas mehr Helligkeit und maritime Gemütlichkeit erfahren sollten - 'closed', also hoffte ich auf später.

Wir (Helmut und ich) konzentrierten uns jetzt darauf, noch ein Restaurant für das Abendessen zu finden (dienstlicher Befehl unserer Admiralität) - das war schnell erledigt - Niki's Restaurant.

In allen Orten ist die Supermarktkette 'Super Valu' vertreten. So auch hier und wir konnten unsere Nahrungsbestände nach Herzenslust auffüllen. Bevor wir wieder auf die Endeavour zurückkehrten, zündete ich, für uns alle, in der Kirche des Ortes eine Kerze an. Jeder konnte auf seine Weise in sich gehen und an die Menschen seiner Zuneigung denken.

Helmut und ich machten nochmals einen Landgang, um die dokumentierten Sanitäreanlagen auszuspähen. Aufgrund unserer Befragungen zeigte man auf das gegenüberliegende Ufer mit der Werft, die man in 30 Minuten zu Fuß, um die Bucht laufend, erreichen könnte. Wir entschieden uns für unseren 'Tender to Endeavour' und überquerten knatternd und mit unseren Kulturbeuteln bewaffnet, die sonnenüberflutete Bucht.

Drüben angekommen fanden wir schnell ein äußerlich schmuckes Häuschen, daß nach einer Sanitäreanlage aussah.

Doch welcher Schock ereilte uns, als wir eintraten. Total verrottet und beschissen! Es kam auch kein Tropfen Wasser aus den Leitungen. Enttäuscht verließen wir den maroden Ort in Richtung Slipanlage, weil dort einige Menschen tätig waren, die vielleicht Rat wüßten.

Wir entschlossen uns, einen weiß gekleideten Mann, mit 'mobile telephone' am Gürtel, anzusprechen. Bingo, der Hafenmeister. Er verstand sofort unsere Bedürfnisse und meinte, wir könnten in seinem Containerbüro auf der anderen Seite des Hafens im 1. Stock duschen. Wir sollen nur hinübergehen, es sei alles offen. Wenn uns jemand fragen sollte, was wir dort zu suchen hätten, sollen wir auf ihn verweisen.

Das sind ja wollüstige Aussichten.

Helmut und ich machten unseren 'tender' vom Typ Zodiac, den wir unbewacht am Strand der Werft zurückgelassen hatten, wieder flott, und es ging 'back to' Endeavour, wo wir von unseren frischen Erlebnissen ausführlich, blumenreich und duftvoll berichteten.

Sofort danach brachen Helmut und ich per Zodiac in Richtung Harbour Office auf, zumal wir die Container bereits bei unserem Dorfrundgang gesichtet hatten. Tatsächlich fanden wir das Hafенbüro, vollgestopft mit modernster Kommunikationstechnik, im ersten Stock unverschlossen vor, auch den Duschaum. Fluten warmen Wassers ergossen sich nacheinander über uns - bei mir noch mit kaltem Wasser. Inzwischen hatten wir auch den Warmwasserschalter gefunden, und Helmut konnte sich dampfender Fluten erfreuen.

Zurück an Bord berichteten wir genüßlich von unserem Duschfest, und der Rest der Mannschaft brach sofort auf, um sich den gleichen Freuden hinzugeben. Als Horst, Christian und Josef zurückkehrten erzählten sie uns, daß sie von plötzlich auftretenden uniformierten Menschen am Duschen zu hindern versucht wurden. Selbst die Beteuerungen, daß sie mit der 'permission' des 'harbour master' eingedrungen sind, wollte die Amtspersonen nicht besänftigen. Horst insistierte auf einen Anruf beim Hafenmeister, drüben in der Werft und plötzlich herrschte eine

peinliche Stimmung, weil die Uniformierten sich einen Rüffel gefallen lassen mußten, und das wegen dieser blöden Krauts (engl. Schimpfwort für Deutsche).
Ende gut, alles gut.

Die Warmduscher der Endeavour waren schließlich landfein. Wir deponierten noch eine Dose Bier und 10 Pfund auf dem Schreibtisch des Hafenmeisters, damit seine Gastfreundschaft von uns auch gewürdigt wurde. Duschen war hier überall kostenpflichtig - Tarife zwischen zwei und vier Irischen Pfund (1 Eire Pound = DM 2,50) - man gönnt sich ja sonst nichts.

Auch die Bierpreise waren utopisch - die Halbliterdose rd. DM 4,00 - ein somit überaus köstliches und kostbares Naß. Was lobe ich mir da mein wohlschmeckendes Lübzer Pils aus 'Dunkeldeutschland', die Halbliterdose zu 99 Pfennigen - Prost.

Die Verteilung der Dosen unter den Biertrinkern wurde schnell zu einem weihevollen Ritual, meist nach dem Ab- bzw. Anlegen.

Da kann mal sehen, welcher Wertschätzung sich knappe Güter plötzlich erfreuen - nicht nur Mineralöl. Horst hatte sich auf seine alkoholfreie Ciderlimonade eingetrunknen, und Josef hatte einen unbändigen Drang zu Apfelsaftgetränken.

Ich fand es ausgesprochen angenehm, daß wir nur kleine Tagestouren absolvierten, ließ es doch viel Zeit für Landgänge. Es ergab sich einfach so, denn die Häfen lagen nicht weit auseinander, und wir wollten möglichst wenige auslassen. Das sollte sich auch in den kommenden Tagen kaum ändern. Also kein Törn für Meilenfresser. Aus der Ruhe kommt die Kraft - stimmt.

Das Abendessen nahmen wir in Niki's Restaurant ein, das Helmut und ich nachmittags ausgespäht hatten. Als wir zum Essen unser obligatorisches Bier trinken wollten, sagte die Wirtin, daß sie dafür keine 'license' besäße, wir uns aber unser Bier in der Kneipe nebenan holen könnten, das wäre OK - fanden wir auch, wenn auch ungewöhnlich. Genußvoll gesättigt gelangten wir, mit zwei Dinghyfahrten, alle wieder sicher an Bord.

Ich möchte nicht verschweigen, daß unsere Admiralität (Horst und Christian) unterwegs, auf See, alle Stunde das Logbuch fütterten, oder wenn wesentliche maritime Veränderungen eintraten. Morgens und abends entlockte Christian dem Funkgerät den amtlichen Wetterbericht - er begann stets mit der Ankündigung: No Gale Warning. Überhaupt ein gutes Team - unsere Admiralität - die beiden verstehen sich blindlings. Sie fahren ja auch schon lange gemeinsam auf Törn.

Nachdem mir dieser Gedanke noch durch den Kopf schoß, verfallte ich schon wieder in einen Dämmerzustand, da ich bereits auf meiner Koje liege. Weitergehende Erinnerungen fehlen mir an diesen Abend. Ach nein, Horst und Josef holten das Schachbrett hervor, denn im Schein meiner neuen, weißen Petroleumlampe spielte es sich um Klassen gemütlicher.

8. Tag, Freitag, 21. Juli 2000

From Castletown to Lawrence's Cove Marina

Auch dieser Morgen zeigt sich von seiner Schokoladenseite: Die Sonne strahlt vom wolkenlosen Himmel, es weht eine gute Brise.

Eigentlich könnten wir bummeln, denn die Lawrence's Cove Marina liegt nur rd. 5 sm entfernt, ziemlich genau in der Mitte der Nordküste von Bear Island. Doch wir starten zeitig, damit wir am Ziel viel Zeit haben, um die Vorschußlorbeeren von Mr. Blah, Blah, Blah einer ernsthaften Prüfung zu unterziehen.

Unter Segeln ziehen wir ostwärts, annähernd 8 Kn zeigt das Speedometer, vorbei am Wrack eines fast gänzlich versunkenen Frachters, von dem nur noch die oberen Aufbauten zu erkennen sind und den wir an Backbord lassen, sowie an einer Fischzuchtfarm an Steuerbord.

An Steuerbord öffnet sich plötzlich die Lawrence's Cove und gibt den Blick auf die brandneue, kleine Marina frei - früher war das bestimmt ein Seeräubernest, so versteckt liegt dieser Harbour, oh Verzeihung - Marina!

Wir bergen die Segel und laufen unter Maschine langsam näher, da wir nach der im Handbuch erwähnten Tanksäule Ausschau halten. Winkende Hände vom Steg weisen uns den Weg. Es sind die Hände des überaus freundlichen Hafenmeisters, der uns nach dem Tankvorgang unseren endgültigen Liegeplatz zuweist und uns mit der Logistik der malerischen Marina vertraut macht. Wenn wir dann alles aufgeklärt hätten, könnten wir ja in seinem Office erscheinen und Diesel sowie Liegeplatzgebühren begleichen. 'Cool down, relax and take it easy' könnte die Überschrift für die Attitüde des Hafenmeisters sein, aber es ist nur der Beginn der Refrainstrophe des Songs 'Bakerman' der Gruppe Laid Back aus dem Jahre 1990, und gleichzeitig erinnert mich der Song an einen beruflichen Freund aus meiner IBM Zeit in Hannover - Hello Steve, Du bekommst auch ein Exemplar dieses Berichtes.

Auf unsere Anfrage nach dem Fischrestaurant, deutete der Hafenmeister auf ein auffällig graues Haus, jenseits der Bucht. Er empfahl uns allerdings eine Tischreservierung vorzunehmen, seine Frau werde das für uns erledigen. Dankend nahmen wir diesen freundlichen Service an.

Es folgte der obligatorische Ortsrundgang, diesmal mit der Besonderheit, daß wir außerhalb des Ortes auf der Anhöhe, dem Leahern's Point, verfallene Armeenanlagen besichtigten und eine phantastische Aussicht genießen konnten. Bei einer schönen Fernsicht über das Meer und die Küste, liegt der Verdacht eines strategisch wichtigen Ortes doch sehr nahe - wengleich im Zeitalter von 'Star Wars' dieser Punkt keine Rolle mehr spielen dürfte.

Mehrere Armeebaracken wirkten noch bewohnt, doch konnten wir niemanden ausmachen, fühlten uns dennoch ständig beobachtet.

Auf dem Rückweg kehrten wir im Dorffrestaurant ein und verzehrten einen schmackhaften Burger mit Pommes. Nebenan im 'depot' kauften wir noch einige 'provisions' ein. Das Fischrestaurant hatten wir zwischenzeitlich auch entdeckt und bei einem neugierig vor die Tür tretenden Mann bestellten wir unseren Tisch zu 19:00 Uhr. Er nickte freundlich, was wir als Zustimmung deuteten.

Doppelt hält besser.

Den Rest des Nachmittags verbrachten wir in der malerischen Marina, bestehend aus 3 Schwimmstegen im großen U, einer blitzsauberen Duschanlage und einer zauberhaften Umgebung, die es gratis dazu gab.
Leben wie im Traum!

..... heißt ein wunderschönes Lied vom Ex-DDR-Sänger und Komponist Bernd Kaczmarek. Ich empfehle die CD 'Katamaran' von Bernd Kaczmarek & Hans Hartz. Schöne Melodien und noch schönere Texte auf deutsch!!!

Wenn ihr wissen wollt, weshalb ich plötzlich deutsche Lieder kenne, dann darf ich euch aufklären. In der Saison '99 lernte ich an meinem Liegeplatz in Heiligenhafen einen neuen Segler kennen, Jochen mit seiner SY Oase vom Typ Biga 24. Ganz überraschend brachte er einmal eine Musikkassette, mit vorstehend genannter Musik mit. Ich war so begeistert, daß ich ihn bat, mir eine Kopie zu machen. Die habe ich dann mit Überlautstärken gespielt, wenn ich auf hoher See war. Auch Horst hat darauf einen Lieblingstitel: 'Hemmungslos' von Hans Hartz. Jochen ist derjenige, der wegen seiner Bandscheibenoperation daheim bleiben mußte. Der aufmerksame Leser hat diesen Zusammenhang sicherlich schon hergestellt.

Es war ein strahlender Tag und Josef lief trotz der Hitze mit seiner Russenmütze, mit auf Halbmast hängenden Ohrenschützern, umher. Ein Sombrero wäre passender gewesen. Ich verkniff es mir, ihn deswegen zu hänseln, denn wir besaßen keinen Sombrero, und es schien mir, als schütze er seine Ohrenränder vor der 'mörderischen' Sonne - wird wohl so gewesen sein. Josef schien das Leben mit uns zu genießen, denn seit Tagen verzichtete er auf die anfängliche Rasur, und sein Anblick in Kombination mit der Mütze à la 'Soweit die Füße tragen' war schon recht verwegen.

Er machte einen zufriedenen und glücklichen Eindruck. Auch die Hektik mit seinen dringenden Telefonaten von öffentlichen Fernsprechern schien er abgelegt zu haben. Unsere Angebote, doch eines unserer Mobiltelefone zu benutzen, lehnte er beharrlich ab, wahrscheinlich wollte er beim Süßholzraspeln allein sein. Ich zog ihn damit immer ein wenig auf, worauf stets ein leicht verlegenes Grinsen sein Gesicht durchhuschte.

Helmut nutzte, wie von anderen Törns bekannt, jeden Sonnenstrahl, um sich seiner Oberbekleidung zu entledigen, damit sein wohlgeformter Body auch im rechten Licht erscheine und ein wenig Bronze daran hängen bleiben möge.

Er war - wie immer - erfolgreich in diesem Bemühen.

Unsere Admiralität war sich der Bedeutung ihrer Vorbildfunktion immer bewußt und erschien zum morgendlichen 'briefing' stets frisch rasiert.

Wie geht es mir da gut mit meinem 'Faulheitsbart', den ich nun schon 16 Jahre mit mir herumtrage.

Alle Schiffe in der Marina wurden eingehend begutachtet, und mit dem Skipper einer Bowman 40 (Werbespruch - Life begins with fourty) und seiner Frau entspann sich ein längerer Plausch, der mit dem betagten, doch rüstigen Eigner einer J 126 (Cruiser / Racer - gut für Silber auf den Regattabahnen der Welt) fortgesetzt wurde. Er war ganz verwundert, daß ich seinen Schiffstyp made in USA kannte, und das freut jeden Skipper, kann man dann doch sogleich intensiv fachsimpeln.

18:00 Uhr - die Mägen fordern ihr Recht. Also Abmarsch zum Lawrence's Cove Restaurant, das sich sogar mit einer besonderen Gastronomieplakette schmücken darf.

Das Restaurant lag am Hang auf halber Höhe mit einem prächtigen Ausblick über die Marina. Karibisch, meinten oder dachten wir alle gleichzeitig.

Der Kiesweg vom Eingangsgatter zum Restaurant knirschte, als 5 Beinpaare dem Eingang zustrebten.

Auf der Terrasse nahmen wir zuerst einen Drink zu uns und schwelgten überschwenglich ob des schönen Flecken Erde. Wir wählten auch schon unsere Speisefolge aus und warteten traumversunken, bis wir zu Tisch gerufen wurden. Uns wurde ein schöner Platz zugewiesen, allerdings hatten wir nur einen sehr eingeschränkten Blick nach draußen, obwohl andere Tische, mit besserer Aussicht, noch frei waren. Doch das änderte sich minütlich, bis das Restaurant gefüllt war. Gut, daß für uns reserviert wurde.

Das innere Ambiente stand im wohltuenden Kontrast zum mausgrau der Außenfassade.

Ein wenig 'haute cuisine' hauchte uns entgegen. Tafelsilber, feine Tischtücher, Kamine, Lüster, Kerzenlicht und feine Tapeten zauberten einen Hauch von Kultur in die 'Wildnis'.

Leise, klassische Musik vollendete die Sinnesfreuden, bevor das Essen serviert wurde. Das war dann noch das I-Tüpfelchen auf dem Sahnehäubchen der Genüsse. Abschließend zog es uns nochmals auf die Terrasse, die wir als einzige frequentierten, um einen Irish Coffee zu schlürfen und die Rechnung zu begleichen. Unser Matthias hätte diesen Augenblick auch sehr genossen, doch konnte er dieses mal an unserem Törn nicht teilnehmen - die Familie forderte ihr Urlaubsrecht, und das ist wichtiger, meine ich. Ich schloß ihn einfach in meine Gedankenwelt mit ein. Ob er's gespürt hat - sicher.

Ich hatte die Ehre, die Funktion des Zahlmeisters auszuüben und habe den Job zur Zufriedenheit der Anteilseigner ausgeübt. Am Ende waren 10 Pfund mehr in der Kasse als erwartet - war das nun ein gutes oder schlechtes Zeichen - es wurde allgemein als positiv gewertet. Ich, als gelernter Buchhalter, wußte natürlich, daß es bei der Kassenführung keine Differenzen, auch keine positiven, geben darf. Der 'surplus' entstand durch meine Rundungsmethode bei den Ausgaben. Da ich keinen Taschenrechner bemühen wollte, habe ich ständig auf volle Pfund aufgerundet und somit täglich einige Pence Reserve geschaffen, die sich am Ende zu 10 Pfund addierten - that's it.

Zurück an Bord, diesmal mit einem weiten Schritt, in Höhe der Wanten, die Bordwand hinauf, verbrachten wir die hereinbrechende Nacht, im Cockpit, plauschenderweise beim Schein der weißen Petroleumlampe, die ich noch schnell in Castletown gekauft hatte - Modell 865 made in Czech Republic. Wir legen eine 'Denkminute' für Jochen und Matthias ein.

In dieser Nacht hätten wir die Zeit gerne etwas angehalten, so schön war's. Josef korrigierte: Scheh is's, wenn's scheh war.

Recht hat er.

9. Tag, Samstag, 22. Juli 2000

From Lawrence's Cove Marina to Crookhaven

Der Sommer ist immer noch da, entdecken wir, als wir aus den Kojen klettern. 'Cross your fingers' denken wir insgeheim, daß es so bleibt.

Das nautische Briefing ergibt, daß wir heute in der 'Lagune' von Crookhaven unseren Anker in den Sand graben wollen. Auf dem Weg dorthin müßten wir schon den Fastnet Rock ca. 5 sm seewärts ausmachen können.

Ein frischer Wind läßt uns heute immer an der Rumpfgeschwindigkeit des Bootes segeln, so etwa 9 Kn. Unsere Herzen jubilieren. Wir verlassen die Bantry Bay in Richtung SW bis zum Sheeps Head, queren südöstlich die Dunmanus Bay und passieren Mizen Head, bevor wir nordöstlich nach Crookhaven laufen - immer 'full speed'.

Und tatsächlich - plötzlich können wir Fastnet Rock auf '01:00 Uhr' ausmachen, das Ziel unserer Begierde. Morgen! Noch lange sehen wir das Leuchtf Feuer mit seiner markanten Kennung.

Nachdem wir Streek Head an Backbord querab haben, müssen wir noch um den Aldeman Rock und den Horse Rock herum, weil wir uns wegen des doch beachtlichen Seegangs nicht durch die schmale Rinne dazwischen hindurch trauen. Vorsicht ist besser als vergebliche Erklärungsnot, warum etwas schief gegangen ist.

Mit rauschender Fahrt segeln wir westlaufend in die Lagune von Crookhaven ein. Endeavour schwimmt im smaragdgrünen Wasser über goldenem Sandboden, als wir bei 2,60 m Wassertiefe bei Niedrigwasser den Anker im zweiten Versuch zufriedenstellend eingefahren haben.

Ein Dutzend Schiffe haben diesen malerischen Ankerplatz (Harbour) aufgesucht.

Heute registriere ich Sonnenbrand auf Nase und Kopfhaut. Ich hatte die üblichen Schutzmaßnahmen außer acht gelassen, zu sehr hat mich die Segelei in ihren Bann gezogen. Josef spendiert mir für meine aufbrechende Haut auf der Nase eine Wundheilsalbe, die ihren Namen zu recht trägt. Nach zwei weiteren Tagen waren die Risse verheilt und die Haut wieder geschmeidig. Ich habe täglich weiter geschmiert. Danke Josef! Den Kopf, mit der für mich ungewohnten Kurzhaarfrisur, schützte ich in den folgenden Tagen mit meinem schwarzen Piratentuch, daß ich Jahre zuvor in Damp 2000 erstanden hatte - gut daß ich es dabei hatte.

Eine Schirmmütze hält auf meinem Schädel - wegen eines zu flachen Hinterkopfes - nicht, schon gar nicht, wenn die Winde wehen.

Wir bleiben an Bord - keinerlei Landgang. Dafür bereiten Christian und ich ein schmackhaftes Abendbrot, das schnell verzehrt ist. Seeluft macht hungrig und müde. Keine weitere Erinnerung an diesen Abend. Werde wohl wieder frühzeitig meine Kojen liebhaben.

10. Tag, Sonntag, 23. Juli 2000

From Crookhaven, 2x round Fastnet Rock to Schull

Zeitig kommen wir alle aus den Kojen. Der Blick zum Himmel ist durch eine graue geschlossene Wolkendecke getrübt. Auch Rasmus kündigt sich erheblich ungestümer als gewöhnlich an. Nun stimmt das momentane Wetter mit unseren Vorurteilen über das irische Wetter überein.

Schon bald rasen wir hoch am Wind auf das Leuchtfeuer von Fastnet Rock zu, das 6 sm vor unserem Bug liegt. Ich darf Endeavour zum Rock steuern.

Kurz davor geht es Horst plötzlich gar nicht gut. Er vermutet, daß sein Herz wieder unrhythmisch schlägt, dennoch bleibt er an Deck, um unser euphorisches Treiben unter Beobachtung zu halten.

Ich runde den Felsen mit einem Dreieckskurs, nicht ohne an den fehlenden Jochen und Matthias zu denken. Die hohen Wellen brechen sich gewaltig am Felsen und lecken gischtend in die Höhe, um kaskadierend in sich zusammenzufallen. Helmut dreht auch eine Ehrenrunde um den Felsen. Die totale Begeisterung ist ihm und mir deutlich anzumerken. Ein seglerischer Traum ist in Erfüllung gegangen.

Die Traumücke hat sich noch nicht wieder geschlossen. Was werden unsere nächsten Segelabenteuer sein?

Das Wetter ist immer noch garstig, als wir den Felsen achteraus lassen und dem Festland entgegenstreben. Schull Harbour wollen wir aufsuchen, das heißt mit Generalkurs Nord an die Westspitze von Long Island. Die Insel gibt der Bucht von Schull den Schutz vor SW-Stürmen. Voraus liegt bald Gun Point, an dem wir den Kurs nach NE ändern, um die letzten Meilen nach Schull zu laufen. Am kleinen Bull Rock, der nur unwesentlich aus dem Wasser ragt, dafür aber mit einem riesigen stählernen Seezeichen versehen ist, geht es wieder nordwärts in den Hafen, in dem die bisher meisten Yachten ankern, allerdings viele an Bojen und somit sicherlich von örtlichen Seglern belegt sind.

Wir schmuggeln uns dazwischen, lassen unseren Anker fallen und fahren ihn in den Grund.

Das Wetter hat sich inzwischen beruhigt, aber grau ist es geblieben. Der karibische Charme der vergangenen Tage ist wie weggeblasen, schade.

Landgang ist angesagt. In zwei Fahrten - heute im Ölzeug - setzt uns Helmut über.

Die Hauptstraße des Ortes ist einfach zauberhaft. Alle Gebäude sind mit Blumenampeln geschmückt und der tropische Zauber kehrt sofort zurück. Die Touristen flanieren die Straße auf und ab und schauen, wofür sie noch Geld ausgeben wollen. Wir haben sofort einen Laden, in dem Dosenbier verkauft wird, erspäht, da wir mit unserem Gerstensaft lenz gefallen sind. Also werden wir auf dem Rückweg eine 'Palette' (24 Dosen) mitnehmen.

Auch ein Restaurant fürs Abendessen wird erkundet und für 19:00 Uhr ein Tisch bestellt.

Genau gegenüber ist wieder unser Bierverlag, dem wir unsere Aufwartung machen und unsere Nuggets opfern müssen. Obligatorisch ist es, daß man Fehlbestände in der Proviantierung, bei jeder sich bietenden Gelegenheit, auffrischt. So sind wir bei der Überfahrt zur Endeavour wieder einmal gut bepackt.

Punkt 19:00 Uhr stürmen wir, typisch deutsch, den Speisesaal unseres Restaurants, völlig mißachtend, daß man in irischen und britischen Hoheitsgebieten an der Hausbar wartet, bis einem der Tisch zugewiesen wird, 'damned Krauts'. Doch das Abendessen war, wie in allen anderen Restaurants, überdurchschnittlich gut. Sehr abwechslungsreich und schmackhaft, selbst wenn man sich gerne für Steak entscheidet, was ich nur einmal tat - zu lecker waren die vielen Lamm- und Fischgerichte.

Zurück an Bord setzten sich Horst und Josef im Scheine der tschechischen Petroleumlampe zum Schachspiel an den Salontisch - weit bis nach Mitternacht. Christian und Helmut fuhren noch einmal an Land, um in einem Pub bei Livemusik ein oder zwei weitere Guinness zu konsumieren.

Ich krabbelte in meine Koje, lauschte in die stille Nacht. Hin und wieder fluchte Horst oder Josef, wenn sie einen leichtsinnigen Zug gemacht hatten. Das Ende einer Partie habe ich jedoch nie wach erlebt, sondern habe die Ergebnisse jeweils am kommenden Morgen nachgefragt.

Im Bewußtsein einen interessanten Tag verlebt zu haben, schlief ich ein. Auch die Rückkehr meines 'Obermannes' Helmut habe ich nicht registriert.

Das Leben ist schön, war der letzte Gedanke, bevor ich die Wahrnehmung verlor.

11. Tag, Montag, 24. Juli 2000

From Schull to Castletownshend

Auch der heutige Morgen ist ein grauer, und Rasmus bläst stürmisch. Nachdem der Anker eingeholt ist, rauschen wir zwischen den vorgelagerten Inseln hindurch, um zwischen Clear Island und Sherkin Island wieder auf die offene See zu segeln. Rasmus ist heute gegen uns und schickt uns seinen Wind aus der Richtung in die wir wollen, aus NE.

Wir machen einige große Holeschläge, doch die bringen zwar Segelspaß, aber leider zu wenig Luvge Gewinn. Motor an heißt die Devise, und wir schleichen uns unter Land voran, wo der Seegang wesentlich geringer ist. Ganz schlagartig hat der stürmische Wind auch das graue Wetter zerfetzt und das gewohnte Bild der ersten Tage gewinnt wieder die Oberhand. Thank Heaven!

Den ganzen Nachmittag segeln wir dann unter Vollzeug bei 3 Bft., bis wir in den wunderschönen Castletownshend Harbour einlaufen und bei strahlender Sonne den Anker im 'märkischen' (gelben) Sand eingraben. Zauberhaft still und friedlich ist dieser schöne Ort.

Uns dürstet es nach einer Dusche. Es soll eine beim örtlichen Segelklub geben, was sich aber nicht als richtig herausstellen soll. Außer Horst und mir, setzt der Rest der Crew zum am Westufer gelegenen Schloß über, weil der Insidertip lautet, daß man dort duschen könne.

Nach der Rückkehr der drei nun glänzenden und schamponierten Seemänner überlegen Horst und ich erneut, ob wir unseren Ph-Wert der Haut auch verändern sollten.

Doch als uns unsere Kameraden erzählen, daß sie pro Person 4 Pfund (10 DM) zahlen mußten, siegte in mir der Geiz oder war die Schilderung der zwei Rottweiler Wachhunde, über die man hinwegsteigen mußte, ausschlaggebend geworden. Nein, nein, nein, es war der Wucherpreis.

Die Schloßherrin argumentierte folgendermaßen: 2 Pfund für die Dusche und 2 Pfund für die Irische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger - eine elegante Methode den 'Krauts' die 'Pounds' aus der Tasche zu ziehen. So blieben wir endgültig an Bord und genossen den malerischen Liegeplatz, den wir mit 5 Yachten teilten.

Horst meint, daß es schade ist, daß Jochen und Matthias diesen Törn nicht miterleben dürfen.

Ich bin mir nicht sicher, ob es der heutige Abend war, als unter der Regie von Horst die bordeigene Stereoanlage in Gang gesetzt wurde - jedenfalls konnten wir jetzt auch unsere mitgebrachten Kassetten in den Schacht schieben.

Heut' war Fredl Fesl, das bayrische Urgestein mit seinen tiefsinnigen Balladen dran - in Mundart versteht sich, und wenn es zu deftig wurde, hat er es zuvor versucht auf hochdeutsch zu erklären, damit ihn auch noch die 'Fischköpfe' im hohen Norden verstehen können.

Christian und ich sorgten wieder für ein zünftiges Abendessen (frische Lammkoteletts), da wir vorausschauend verproviantiert sind und keinen Mangel

kennen. Eine Flasche Rotwein, die aus einem 'Präsentkorb' stammt, den uns Inge zum 'farewell' überreicht hatte, krönt das Festtagsmahl.
Inge wir lieben Dich!

Nachtragen muß ich noch, daß sich unser Josef jeden Tag ein bißchen mehr in mein Herz geschlichen hat; ein angenehmer Mensch, ohne offensichtliche Macken und Kanten. Er hat sich einfach nahtlos in unsere Gemeinschaft eingefügt. Ich sprach Horst zu diesem Thema einmal heimlich an, und er bemerkte, daß er doch niemanden mitbringen würde, der nicht seinen oder unseren menschlichen Anforderungen gewachsen ist - wie konnte ich nur daran zweifeln.

Überhaupt, dieser Törn entpuppt sich als ein Harmonietörn der Extraklasse. Keine ungunen Stimmungen, keiner ist muffig, jeder beteiligt sich wort- und klaglos an der Bordroutine - alles paletti - und so blieb es bis zum Törnende, als uns alle die große Traurigkeit überkam.

12. Tag, Dienstag, 25. Juli 2000

From Castletownshend to Glandore

In 5 Monaten ist Weihnachten lautet heute meine Begrüßung zum Frühstück, und wer auf den Kalender schaut, wird mir zustimmen und an den Geschenkestreiß der letzten Tage vor diesem Fest denken und sich erneut vornehmen, die nächsten 5 Monate schon sinnvoll dafür zu nutzen. Wetten, das es anders kommt?!

Der Sprung von 7 sm um die Ecke nach Glendore läßt uns heute alle Zeit der Welt, und folgerichtig lassen wir uns mit dem Frühstück ausgiebig Zeit.

Wie ist das Wetter? Strahlend schön!

Wie uns alle Menschen an Land versichern, haben wir die besten 14 Tage seit Jahrhunderten erwischt. Sag' ich's doch, daß unsere brennende Kerze in der Church of Castletown eine eigene Kraft entwickelt. Phantasielos und dumpf, der daran Zweifel hegt.

Mit Vollzeug und 4 -5 Kn nähern wir uns Glendore Harbour. Die Einfahrt von Glendore Harbour ist mit merkwürdigen, rotgrünen Seezeichen gespickt, die wir geflissentlich beachten. An einer gelben Gästeboje machen wir fest, rückwärts unter Maschine ansteuernd, so wie es uns der Vercharterer empfohlen hat, denn von der Badeplattform im Spiegel ließ sich die Öse der Boje leicht aufnehmen. Es war gleich eine Gelegenheit, um mit der Endeavour die Rückwärtsfahrt zu üben. Wie alle Schiffe ihrer Art braucht auch sie 3-4 Schiffslängen, um der Radbewegung willig zu folgen.

Fest vertäut genießen wir den Anblick des Ortes, der sich den Hügel hinaufzieht. Wir wollen ihn sogleich erkunden. Helmut und ich halten Ausschau nach dem Glendore Inn, der über Duschen verfügen soll. Auf der Anhöhe werden wir fündig und genießen gleichzeitig den Ausblick über die Hafenbucht. Zahlreiche Drachen liegen hier an den Moorings. Man spürt die Nähe von Corke - ein Zentrum der irischen Drachensegler - eine elitäre Gemeinschaft.

Helmut und ich setzen über und vertäuen unser Dinghy im winzigen Gemeindehafen, in dem eine Kinderschar lebhaft planscht. Der kleine Hafen fällt bei Niedrigwasser bis auf 30 cm trocken.

Wir fragen im Pub nach den Duschen, und ich werde hinter der Kneipe einen in den Fels geschlagenen Weg hinaufgeführt, bis zu einem Steinschuppen, in dem sich Toilette, Waschbecken und zwei Duschen befinden. Zum Betrieb benötigt man die hier fast überall obligatorischen Duschkünzen (Token), die mir ausgehändigt werden. Eine Duschorgie begann und zum Vorschein kam ein neuer Mensch. Kurz darauf trat ich den Abstieg zum Lokal an und bemerkte erst jetzt, welche Müllkippe sich hier hinter dem Haus den Hang hinaufschlängelt, überwiegend Bauschutt und Unmengen an unterschiedlichsten Leergutflaschen. Nun vollzog Helmut das gleiche Ritual, während ich mich mit einem Murphy's an der Bar labte.

Dann holte Helmut den Rest unserer Crew an Land, und das Badefest wurde fortgesetzt.

Wir beschlossen hier, heute im Freien, unser Abendessen zu uns zu nehmen und den Ausblick über den Naturhafen zu genießen.

Der im Handbuch erwähnte Lebensmittelladen, wurde vor zwei Jahren aufgegeben, so daß Helmut und ich mit dem Dinghy in die westliche Ecke der Bucht töfftten, weil es dort einen Supermarket geben soll. Es war mehr ein Wildnisdepot, aber der Ausflug in diesen Ortsteil hat sich optisch gelohnt. Mit ein wenig Proviant kehren wir zur Endeavour zurück.

Um 18:00 Uhr schlendern wir wieder die Anhöhe zum Glendore Inn empor und setzen uns an den äußeren Straßenrand jenseits der Uferstraße und genießen das Panorama. Auch hier begeistert uns die irische Küche. Einige Biere verwirren meine Sinne, und ich lausche den Gesprächen der Kameraden mit geschlossenen Augen, die ich nicht mehr offen halten kann. Hin und wieder bin ich wieder wach, genieße die untergehende Sonne und erkenne die Sinnhaftigkeit der bei der Einfahrt erwähnten Seezeichen, denn sie stehen jetzt auf sichtbaren Felsen, von denen man sich tunlichst freihalten sollte. Irgendwie kommen wir wieder alle per Beiboot und trocken an Bord zurück. Keine Ahnung, was sich dann noch zutrug, denn ich fand den kürzesten Weg in meine Koje.

13. Tag, Mittwoch, 26. Juli 2000

From Glandore to Courtmacsherry

Guten Morgen, liebliches Irland, du zeigst dich erneut von deiner meteorologisch schönsten Seite. Sonne, die Wärme verspricht. Ein leichter Zug weht über die Bucht.

Heute haben wir eine Tagestour von rd. 25 sm vor uns. Die Admiralität hat soeben den Tagesbefehl verlesen. Courtmacsherry auf direktem Weg, in kürzester Zeit erreichen!

Nun, schnell war Endeavour heute den ganzen Tag über nicht, so um die 4 - 5 Kn, aber es ging voran, Hauptsache segeln. Auch der Himmel wurde zwischenzeitlich etwas grau und ein zarter Sprühregen zwang uns kurzzeitig in die Regenjacken.

Entsprechend des Küstenverlaufs ist unser heutiger Generalkurs 090° - East ! mit einer leichten Tendenz nach NE.

Heute haben wir es erstmalig mit einer Menge von Stellnetzen zu tun, die wir häufig erst eine Kabellänge vor unserem Bug ausmachen. Natürlich waren sie am Anfang und Ende deutlich gekennzeichnet, so daß man, wenn man gut wahrschaute, eigentlich keine Probleme damit haben sollte. Wenn es sich um legitime Stellnetze handelt, dann liegt am Ausgangspunkt das Fischerboot, und am Ende ist eine gut sichtbare Stange mit Fähnchen postiert. Leider gibt es auch 'wilde' Netze. Wenn man in die hineingerät, dann soll man nicht zögern, sich mit einem scharfen Messer frei zu schneiden. Wir hatten platte See, aber wie mag das im rauhen Seegang aussehen. Dann treibt man sich sicherlich nicht so dicht unter der Küste herum. Als wir wieder einmal einen Umweg von 2-3 sm wegen der Netze machen müssen, kommen wir dicht an einem toten, aufgedunsenen Seehund vorbei - ein Opfer der Netze? Wer weiß?

Kurze Zeit später beobachten wir, wie eine Yacht voll auf die Netze zufährt, die wir gerade aufwendig umfahren hatten. Ich gehe ans Funkgerät. Meine Rufe in den Äther verhallen ungehört. Wir beobachten die Yacht weiter durch unser Fernglas, bis wir plötzlich doch eine deutliche Richtungsänderung derselben ausmachen können. Nun fahren wir selbst wesentlich beruhigter weiter.

Vorbei an den Kaps von Galley Head und Seven Heads, bevor es endgültig nordwärts ging und nach einer Stunde die etwas kritische Hafeneinfahrt von Courtmacsherry erreicht wurde. Kritisch deshalb, weil es auch hier eine Barre von 1,80 m bei Niedrigwasser gibt. Wir befanden uns 2 Stunden davor. Unter Maschine mit Schleichfahrt näherten wir uns der Barre und kamen natürlich noch ungehindert darüber. Inzwischen sind wir mit den Tiden auf Du und Du.

Dann hielten wir uns sehr dicht unter Land, weil es das Handbuch so empfahl und genossen das Panorama von Courtmacsherry. Ein schöner Anblick an unserer Backbordseite. An Steuerbord gab es schon weite Flächen, die bereits trocken gefallen waren.

Plötzlich hören wir lautes Rufen von einer Frau auf der Terrasse eines strandnahen Bungalows. Sie bot alle ihre stimmlichen und gestikulierenden Kräfte auf, um uns nach Steuerbord zu dirigieren, was wir sofort befolgten, denn einige Schiffslängen

weiter, wären wir mit Sicherheit in den Schlick gefahren. Nun befanden wir uns allerdings dicht bei den 'Wattstellen'.

Weiter Fahrt vermindert und einige Augenblicke später erscholl das Kommando: Laß fallen Anker! Der hatte sofort Grundberührung und es bedurfte nur wenig Kette. Wir überprüften noch einmal unseren Ankerplatz, eingedenk der Gewißheit, daß das Wasser noch fallen werde.

Wir beschließen, den Ort zu erkunden. Helmut und ich fahren zuerst, weil wir noch einkaufen gehen wollen und einen Shipchandler suchen, um einen Ersatzverschluß für unseren Außenbordertank zu finden, der in Fahrt stets locker wurde und sich in Glendore, bei einer raschen Überfahrt, unbemerkt verabschiedet hatte. In allen Hafenecken haben wir Verschlüsse von Ölkünstlern oder ähnliches ausgespäht, doch es war nichts dabei, was die richtige Größe besaß.

Inzwischen hat Helmut auch den Rest der Crew an Land geholt, während ich am Fischereikai warte. Die Luft war stinkig, ob der Fischabfälle in den vielen Plastikfässern. Ich war nahe am Würgereiz. Doch ein Segler sieht zu, daß er nach Luv kommt, und schon war die Luft wieder rein.

Es folgte ein ausgiebiger Bummel durch Courtmacsherry, den wir erst einmal kurzfristig für eine irische Brotzeit unterbrachen, da es etwa High Noon war. Wir saßen im Freien und konnten die Endeavour an ihrem Anker in der Strömung bewundern. Ein schönes Schiff, trotz der kleinen Macken, die jeder Chartersyacht anhaften! Unsere Endeavour war dicht und trocken und die Segel und -bedienung waren exzellent.

Der Motorstart war trickreich und sollte wohl nur einen Defekt kaschieren. Das GPS-Gerät bekam kein Signal, der Kartenplotter versagte seinen Dienst genau aus diesem Grund. Die Radioanlage war außer Betrieb. Der Salontisch war merkwürdig wackelig. Das Dampferlicht fehlte. Das Ankerlicht war 'out of order'. Die Kartusche vom Foghorn (Modell Stadiontröte) war leer. Die Seekarten nicht auf dem aktuellsten Stand. Das Küchenbesteck - eigentlich für 10 Personen - reichte gerade für uns 5; kein Edelstahlbesteck, sondern Blech, so daß zwei Gabeln und ein Messer am Plastikgriff abbrachen.

Als Festmacher (Spring) mußten hochwertige Spischoten erhalten. Die restlichen Polypropylenleinen (Schwimmleinen) sind zwar ausreichend dick aber zu kurz und lockern sich ständig auf den Klampen, obendrein völlig ungeeignet als Festmacherleinen, aber konkurrenzlos billig. Wen stört's, denn wir liegen ja fast ausschließlich vor Anker. Ankerball und Motorkegel sind unauffindbar, weil nicht vorhanden. Der Außenborder braucht auch einigen Zuspruch in der Startphase. Der Tankdeckel vom Außenborder hat keine Verlostsicherung. Eine Nationale nebst Flaggstock fehlt gänzlich, ferner der Schiffsname am Rumpf - wir kommen uns wie Piraten vor.

Bei unserem Rundgang durch Courtmacsherry fielen uns einige schöne Gärten auf. Einer ähnelte, mit mehreren Volieren, mehr einem Botanischen Garten und veranlaßte uns zu vielfältigen Begeisterungsausbrüchen. Sind wir hier wirklich in Irland? Diese Frage drängt sich immer wieder auf.

Die Natur, mit Unterstützung der pflanzenliebenden Menschen, wirkt fast tropisch, so bunt ist die Farbenpracht der Blüten.

Helmut und ich hatten am Ortsausgang ein Hinweisschild auf einen Supermarkt entdeckt, und wir folgen dem Weg, der sich durch dichtes Grün in zwei Serpentin den Hang hinauf schlängelt. Wir sind definitiv bereits außerhalb des Ortes, als wir eine Lady auf dem Fahrrad stoppen und nach dem Supermarkt befragen. Oh je, sagt sie, das ist noch sehr weit und schon stoppt sie einen langsam fahrenden Kombi, um uns eine Mitfahrgelegenheit zu organisieren - doch wir lehnen höflich ab. Das was in der Kombüse fehlt, können wir im Krämerladen am Hafen besorgen.

Direkt am Ufer befand sich noch der 'Stadtpark', bestehend aus einem Tennis 'hard court' (von einer großen Mauer umgeben) und einem riesigen Schachbrett, von Parkbänken gesäumt, damit auch die Zaungäste die Partie mitspielen konnten. Habe mich gewundert, daß Horst und Josef sich nicht gleich die Steine bei der Gemeinde ausgeliehen haben.

Doch ein 'einsamer', grügelber Tennisball entging nicht meiner Aufmerksamkeit und der Idee, daraus einen Tankverschluß zu basteln. Dafür war natürlich wieder Helmut zuständig, der das so vollkommen machte, daß der Außenborder mit seinem grügelb schimmernden Verschluß jetzt richtig pfiffig aussah. Josef stiftete für den Präzisionseingriff ein Skalpell, das von den medizinischen Universitätskliniken gesponsort war, weil das Verfallsdatum weit überschritten war. Wer hätte das gedacht, daß es selbst dafür ein 'overdue-date' gibt.

Zurück an Bord ergeben wir uns in unsere freiwillige Gefangenschaft und bleiben auch dabei.

Plötzlich hatte ich ein merkwürdiges Gefühl unter Deck. Endeavour hatte ihre schwabbelnden Bewegungen eingestellt. Ein Blick auf unser Echolot zeigte 1,60 m. Da wir durch eine Lotung, zu Beginn des Törns, festgestellt hatten, daß wir 50 cm Differenz zur tatsächlichen Tiefe hatten, mußten wir jetzt so um die 2 m Wassertiefe haben und das entspricht dem Tiefgang der Endeavour - also saßen wir im Schlick. Kein Grund zur Panik, in 60 Minuten schwimmen wir wieder - 'definitely'.

Die Bordküche hat noch einiges zu bieten, und morgen sind wir ja bereits in Kinsale. Deswegen lenzen wir heute die Bestände - eine gute Wahl (O-Ton von Ignaz Kiechle, Bundeslandwirtschaftsminister a.D., in einem Danone Werbespot).

Es wird ein lustiger Abend, nachdem Christian und ich wieder ein schmackhaftes Dinner auf den Salontisch gezaubert haben.

Fredl Fesl erheitert uns wieder mit seinen tiefgründigen Liedern. Horst und Josef holen das Schachbrett hervor.

An die weitere Gestaltung des Abends habe ich keine Erinnerung mehr, muß ich zum wiederholten male zugeben. Sollte mir das zu denken geben oder ist es nur ein Zeichen für die Besinnlichkeit unser Abende.

Häßlich, wer anderes denkt.

Gute Nacht!

14. Tag, Donnerstag, 27. Juli 2000

From Courtmacsherry to Kinsale

Während des Frühstücks erzählen mir Horst und Christian, was ich heute Nacht, wegen meines Tiefschlafs, alles versäumt habe - ich solle einmal hinausschauen.

Es dauert einen Moment bis ich registriere, daß wir den Liegeplatz gewechselt haben. Unsere 'Admiräle' haben Endeavour, zu nächtlicher Stunde, an eine Boje verholt, die im tieferen Wasser lag. Wer den Bootsbetrieb kennt, der weiß, daß Aktivitäten an Deck nicht geräuschlos vonstatten gehen. Ich habe davon rein gar nichts mitbekommen. Glücklicher Manfred, der ich so fest schlafen konnte.

Wir klaren das Schiff auf und lösen uns von der Mooringboje, holen den Anker ein. Die Ausfahrt gestaltet sich heute wesentlich entspannter, weil wir zwei Yachten folgen können. Der vorausfahrende Katamaran, unter deutscher Flagge, ist natürlich kein Maßstab, aber die darauf folgende Hallberg Rassy 42 machte plötzlich eine merkwürdige Nickbewegung. Wir konnten das alles noch aus gebührender Entfernung beobachten und unsere navigatorischen Schlüsse ziehen. Gestern, im hellen Tageslicht, konnten wir die Hafengebucht ausgiebig studieren und machten auch die dünnen Fahrwasserstangen aus, die wir nun strikt beachteteten.

Die Morgenfeuchte verschwand mit der steigenden Sonne. Es war wieder Hochsommer und eine leichte Brise brachte 5 Kn Fahrt. Bis zur Untiefe Black Tom, die von einer schrottigen, rostigen Stahlstange bezeichnet wurde, ging es nach SE; danach auf Ostkurs bis zum Head of Kinsale und dann gen Nord nach Kinsale - insgesamt nur rd. 15 sm. Also konnten wir uns die Bummelei leisten, ohne gleich die Maschine zu starten, als es weiter abflaute. Am Head of Kinsale hatte Rasmus nun gar keine Lust mehr, und unsere Segel schwappten hin und her - also doch motoren. Die schöne Einfahrt in die verzweigte Hafengebucht von Kinsale genossen wir, wohlwissend, daß das Ende des Törns unmittelbar bevorstand.

Auch hier halten wir uns trotz High Tide an das Fahrwasser - kein vermeidbares Risiko mehr eingehen.

Im nördlichsten Scheitel liegt die Kinsale Marina, in die wir uns begeben sollen, klärt ein Anruf beim Vercharterer auf.

Wir machen an einem freien Liegeplatz der Marina fest. Wundern tut uns nur, daß der Landstrom nicht funktioniert, da doch alles so tip top aussieht. Wo ist nur der Hafengehilfe, damit wir ihn befragen können, ob wir an dem Platz verweilen können. Natürlich nicht, der Eigner wird am späten Nachmittag wiederkommen. Wir müssen uns auf die Außenseite der Marina verholten, wo nur große Gast-Yachten liegen. Ich eile über die Stege und frage die Besatzung einer frz. Yacht, ob wir längsseits kommen dürfen. Wir sind 'bienvenue'.

Als wir schließlich ordentlich im Päckchen liegen, genießen wir erst einmal die Atmosphäre dieser fast mondänen Marina - gemessen an irischen Verhältnissen. Achteraus von uns liegt eine Oyster 70, auf denen die zwei Bootsmänner auf die Eignerfamilie warten, erfahren wir bei unseren späteren Gesprächen. Voraus wird eine Swan 65 zum Auslaufen vorbereitet. Auch eine brandneue X-412 entfachte bei Horst und mir hochgradiges Entzücken. Ich glaube wir machten ein Dutzend Rundgänge in der doch überschaubaren Marina.

Ein schönes Schauspiel war es auch, daß sich zwei Yachten an der Slipschräge trockenfallen ließen. Die eine, um das Unterwasserschiff zu reinigen - bei der

anderen Yacht schien etwas mit dem Propeller unklar zu sein, was einer Reparatur bedurfte. Bei dem Tidenhub von 3,5 m ist das ein preiswerter Slip. Mit dem Hafenmeister kommen wir noch öfter ins Gespräch und müssen feststellen, daß er auf unseren Vercharterer nicht sonderlich gut zu sprechen ist.

Nachdem wir uns langsam heimisch in der Marina fühlen, verspüren wir eine unbändige Lust auf eine Dusche. Helmut und ich machen wieder die Pfadfinder und werden im nahen Kinsale Yacht Club fündig. Eine freundliche Dame heißt uns Willkommen und macht uns mit der Logistik vertraut. Richtig heißes Wasser spült Sekunden später das Salz vom Schweiß und Meer von unseren Körpern - ein Genuß der feinen Art. Der Rest der Mannschaft holt dies unverzüglich nach.

An der Bar des Yachtclubs im Obergeschoß des Gebäudes, das man über die Freitreppe und Terrasse erreicht, laben wir uns an unseren Lieblingsgetränken. Bis auf den Skipper (Sidona) heißt das Murphy's.

Typisch British die Atmosphäre des Clubs. Piekfein, blitzend sauber und die zwei weiteren Gäste, an einem Tisch sitzend, mit Blazer und Krawatte. Wir kommen uns in unserem sloppy Outfit etwas 'misfit' vor und verziehen uns in die Sonne auf der geräumigen Hochterrasse. An einem der Outdoortische sitzt der Hafenmeister mit einem zweiten Herrn, und man trinkt sich kräftig zu. Als wir die Terrasse 'gestärkt' verlassen, verwickelt uns der Hafenmeister erneut in einen 'small talk' und wünscht uns erneut einen angenehmen Aufenthalt.

Die letzten Tage hatte ich Christian immer wieder gehänselt, daß er bitte sein Schwerwetter Ölzeug von Musto wenigstens einmal vorführen solle. Er versprach es immer wieder, spätestens in Kinsale - doch er löste diese Zusage nie ein. Was sollen wir davon nur halten?

Wahrscheinlich war ihm das bei dem grandiosen Sommerwetter doch etwas unschicklich oder peinlich, vor all den neugierigen Blicken in der Marina.

Wir verträdeln den restlichen Nachmittag, jeder auf seine Weise, um schließlich gemeinsam, 'downtown', das Abendessen zu uns zu nehmen. Wie immer exzellent. In der Dunkelheit durchstreifen wir noch ein wenig die Gassen von Kinsale und landen instinktiv an der Marina. Ein klarer Sternenhimmel und immer noch milde Temperaturen lassen uns erneut an unserem Standort zweifeln: Irland nicht Karibik!

So kurz vor Ende der Reise wird wohl jeder für sich ein Résumé ziehen. Ich glaube, daß ich den Tenor des Törns, für alle, wie folgt zusammenfassen kann:

Eine beispielhafte, harmonievollere Kameradschaft. Es zeigt sich, daß man über die Jahre sehr vertraut miteinander wird und aus einer Charterzweckgemeinschaft Freunde werden. Obendrein hat sich Josef ganz natürlich und unaufdringlich in diesen Freundeskreis eingeschmuggelt, der Schlingel.

Ist schon ein gutes Zeichen, wenn man schon den 3. Törn hintereinander in dieser Gruppe fährt.

Das Revier zeigte sich von seiner schönsten Seite - kein Hartwettertörn, sondern Traumsegeln.

Land, Leute, Restaurants und die unvergleichlichen Pubs waren weitere Milestones dieser Seereise.

Wenn man diesem Törn eine Zensur erteilen möchte, dann gäbe es einstimmig nur ein Urteil:

summa cum laude

15. Tag, Freitag, 28. Juli 2000

A Harbourday in Kinsale

Der letzte Tag bricht an, denn der morgige steht ganz im Zeichen der Heimreise und des frühen Aufbruchs (voraussichtlich 03:00 Uhr allgemeines Wecken).

Die Yacht, an der wir längsseits liegen, verläßt die Marina nach dem Frühstück. Nachdem wir alle Landleinen koordiniert haben, zieht sie rückwärts heraus - die Bootsmänner der Oyster 70 beäugen das Manöver mißtrauisch. Alles läuft glatt und geräuschlos. Au revoir, bye bye, bon voyage schallt es zum Abschied her- und hinüber. Hände winken.

Wir verholen uns an den Steg und nehmen nun unsererseits eine französische Fahrtenyacht längsseits. Wie es so üblich ist, entspinnt sich ein kurzes Gespräch, natürlich in 'broken English'.

Wir müssen uns noch um unseren Transfer zum Airport Corke kümmern. Letztlich verabreden wir mit einem örtlichen Taxiunternehmen, daß man uns morgen Früh um 04:15 Uhr mit einem Van am Eingangstor der Marina abholen wird.

Den ganzen Tag bummeln wir durch Kinsale, durchstreifen alle sehenswerten Straßenzüge und Geschäfte. Mich haben immer wieder die bunt angestrichenen und mit Blumenampeln geschmückten Häuser begeistert - alle Varianten von rosa, blau oder lila - eben karibisch. Das nicht nur in Kinsale, sondern in allen Orten. Es schien mir, als entwickeln die Bewohner einen permanenten Wettstreit um das schönste und farbenfroheste Haus.

Es ist wieder gnadenlos heiß.

Um die Mittagszeit landen wir in einem Pub im Zentrum und vernaschen jeder einen Luxusburger, der mit Hilfe eines Murphy's bzw. einer Sidona gut abgelöscht wird.

Das bunte Treiben in den Straßen hat durchaus 'mediterranean' Charakter. Heerscharen von amerikanischen Rentnergruppen durchstreifen den Ort, wohl ein Teil des wohlorganisierten Europatrips.

Die wenigen verbleibenden Stunden verflüchtigen sich und verrinnen schneller als uns lieb ist. Natürlich wurde auch noch rein Schiff erledigt.

Der Vercharterer wollte noch zur Abnahme kommen, blah, blah, blah, aber er verschob es auf morgen 11 Uhr, nachdem er Liebe mit seiner Frau gemacht hat, war sein freimütiges Geständnis .

Unsere Erklärung, daß wir dann schon 'up up and away' seien, schien ihn nicht zu verunsichern. Horst beteuerte am 'mobile', daß wir die Endeavour in einem besseren Zustand hinterließen, als wir sie in Dingle übernommen hatten. Das beruhigt den Vercharterer und er verspricht, den Credit Card Voucher zu vernichten, blah, blah, blah.....

Die Eigner der Segelyacht Typ Oyster 70 (ca. 5 Mio. DM) erscheinen. Die beiden zuvor etwas hochnäsigen Bootsmänner nehmen sofort eine devote Haltung ein. Der Chef würdigt uns keines Blickes. Der Sohn, im fortgeschrittenen Teenageralter, läuft

blasiert vorbei. Die Lady nickt allen aufmerksam und aristokratisch lächelnd zu. Wir senken den Kopf auch etwas tiefer als gewöhnlich, als wir freundlich zurückgrüßen.

Zuvor hatten wir noch einen Rüffel von den Bootsmännern einstecken müssen, weil wir unsere Festmacher über die ihren gelegt hatten, obwohl wir nach ihnen eingelaufen waren bzw. uns kürzlich erst verholt hatten. Horst korrigierte das wortlos.

Kurz darauf 'entschwebte' die Yacht ohne Hektik und ohne laute Rufe. Perfekte Seemannschaft, müssen wir neidlos feststellen, wenngleich das Bugstrahlruder eine nicht zu unterschätzende Hilfe war.

Der Hafenmeister macht uns noch schnell seine Aufwartung und fordert uns die Liegeplatzgebühr für zwei Nächte ab. Abschließend ein freundliches Good Bye!

Noch einmal kollektives Abendbrot in einem netten Altstadtrestaurant - die Bordkasse ist auch geleert - Ende.

Noch bleiben einige Abendstunden, in denen wir durch die Gassen schlendern und in alle Fenster schauen. Auf der Rückseite des Kinsale Yacht Clubs liegt ein wunderschönes, nobles Kellerrestaurant, und wir schauen (nicht spucken) den Gästen von oben, heimlich und unentdeckt, in die Suppe.

Im Kinsale Yacht Club herrscht reger Betrieb. Friday Night - everybody's dressed up, ready for the weekend.

Um 03:00 Uhr wird die heutige Nacht vorüber sein, deshalb verschwinden wir früher als gewollt in den Kojen. Meine letzten Gedanken zerfließen in den Klängen von Fats Domino's 'Red Sails In The Sunset', die durch meine Phantasie schweben.

16. Tag, Samstag, 29. Juli 2000

Die Abreise

In der Tat, es ist 03:00 Uhr als Christian und ich uns im Salon treffen. Die anderen Burschen folgen unverzüglich.

Um Punkt 04:15 Uhr stehen wir - die 'early birds' - mit unserem Gepäckaufgebot unter der Laterne vor dem Marinator (nicht Marineter) - wer denkt da nicht an Lale Andersson.

Der Taxifahrer ist ebenfalls pünktlich, der über unsere Gepäcklast doch leicht erschrocken ist. Routiniert verstauen wir uns und die Taschen im Van. Ganz leise schleicht sich der Tag über den Horizont, als ich den Taxifahrer mit einem freundlichen Trinkgeld am Airport verabschiede.

Es herrscht alkoholfreie Katerstimmung, die jeder auf seine Weise zu überspielen versucht. Ich singe - auf die Melodie von 'The Midnight Special' - leise einige Textzeilen aus der Hamburger Szene vor mich hin:

Und der schwere Kopf am Morgen
du erwachst im fremden Nest
und du fragst Dich voller Sorgen,
wo du wohl gewesen bist.....

Wir waren in Irland, das uns trunken gemacht hat.

The End - Fin - Ende

Nachwort

Wir waren vor Beginn des Törn alle darauf eingestellt, daß wir den bislang seglerisch anspruchvollsten Törn vor uns habe würden.

Dank einer gütigen Laune der Natur hatten wir - gegen alle Erwartungen - hochsommerliches Wetter und waren nur wenig gefordert, worüber keiner an Bord enttäuscht oder erbost war. Die See hält für jeden die Stunde seiner Wahrheit bereit. Unsere hat sich noch einmal eine Auszeit genommen; doch sie wird kommen, und dann müssen wir uns bewähren. Wir alle haben eine ehrfürchtige Achtung vor der See und ihrer Kraft.

Natürlich gäbe es noch einiges über die Heimreise zu erzählen. Ich brauchte bis zu meinem Zielort rd. 23 Stunden, weil alle Anschlußflüge bereits vom Boden abgehoben hatten, wenn das Fahrwerk meines Fliegers auf der Rollbahn aufsetzte. Mit einem Kaffeeton und einem umwerfenden Lächeln der Bodenstewardessen sollte meine unguete Stimmung besänftigt werden. Ich war gut erholt und ertrug die 'delays' letztlich mit Gleichmut.

In Heiligenhafen wurde ich kurz nach Mitternacht noch nett an Bord der MS Jenny empfangen, wo ich auch noch die nächsten Tage übernachtete, denn ich habe meine SY Libello gleich winterfest gemacht.

Danke Pirko (ist ein finnischer Mädchenname) und Mario!

Mit Elisabeth und Wilhelm, meinen in Heiligenhafen ansässigen Freunden, gab es ein herzliches Wiedersehen an Bord ihrer SY LiWi. Bei einem gemütlichen Abendessen unter Deck haben wir ausgiebig 'gequatscht', denn wir haben uns in diesem Jahr nur an diesen wenigen Tagen, vor und nach dem Törn, gesehen. Das ist uns eindeutig zu wenig. 2001 soll das alles anders werden. So help us God.

Horst hat seine zweite Revitalisierung erfolgreich abgeschlossen.

Jochen hat seine Bandscheibenoperation gut überstanden und freut sich über seine anwachsende Beweglichkeit.

Ich bin nach meinem kurzen Anschlußaufenthalt in Heiligenhafen wieder nach Berlin gefahren und kam zeitgleich mit der Entlassung meiner Mutter aus dem Krankenhaus dort an.

Ich fand eine völlig veränderte Mutter vor, vital, lebendig, keine Spur der Hinfälligkeit von vor 3 Wochen. Hier haben die Ärzte wirklich ein kleines Wunder vollbracht. Das Geheimnis dieser Erholung ist ein blutverdünnendes Medikament, das meine Mutter nun ständig einnehmen muß. Herz und Hirn arbeiten nun wieder besser. Am 24. September habe ich dann die Rückreise in die eigene neue Behausung in Sindelfingen angetreten. Wir werden sehen, wie meine Mutter mit ihrer wiedergewonnenen Selbständigkeit umgeht, zumal unsere Perle die mangelnde Mobilität meiner Mutter kompensieren kann.

Bleibt mir die Hoffnung, daß die Saison 2001 wieder auf dem Wasser stattfindet und nicht in Berlin, zumal ich mich derzeit um den Erwerb einer Hallberg Rassy - Typ

Rasmus 35 - bemühe, was für den Beginn des neuen Jahrtausends ganz neue Dimensionen erschließen würde.

Während der Tage in Berlin habe ich zurück auf mein Fahrrad gefunden und bin ab 3. August täglich 30 - 40 Km stramm geradelt, was meiner körperlichen Fitneß, wenn nicht sogar geistigen Erholung diene.

Wie klärte mich Horst, wegen meiner fehlenden Lateinkenntnisse, auf:

MENS SANA IN CORPORE SANO

Mein Fahrrad hatte in dieser Saison eine kleine Irrfahrt hinter sich. Uwe, vom Bodensee, nahm den Drahtesel im April mit an die Ostsee und lieferte es bei Elisabeth und Wilhelm in Heiligenhafen ab, damit ich es während der Saison 2000 nutzen konnte. Doch da ich nicht nach 'Holy Harbour' kam, blieb es bei Wilhelm in der Werkstatt. Erst auf meiner Rücktour von Irland via Heiligenhafen, nahm ich es mit in die Hauptstadt, was der richtigere Entschluß war, als es bis zur nächsten Saison an der Küste zu belassen.

Das dieser Bericht überhaupt noch zu Papier bzw. File gebracht wurde, ist Christian zu verdanken, der mich in den letzten Septembertagen angerufen hat und mich schlichtweg überrumpelt hat. Ich machte ihm eine halbherzige Zusage, die ich dann aber sofort in die Tat umgesetzt habe. Lieber Christian, nun bin ich doch froh, daß ich Deinem Drängen nachgegeben habe, weil ich damit doch auch ein wenig Freude verbreiten kann - dies wäre mir sonst entgangen. Hab' Dank.

Nautik

Amtl. SEEKARTEN:

Christian hatte, wie immer, die neuesten berichtigten Karten der BA mit und alle relevanten Handbücher.

Ich hatte noch die Sportbootkarte von Imray C56 dabei, mit den entsprechenden Hafentplänen:

Pläne :

- N : Dingle Harbour
- M : Valentia Harbour
- L : Portmagee
- K : Sneem, Kilmakilloge & Ardgroom Harbours
- J : Castletown Bearhaven
- I : Glengarriff Harbour
- H : Bantry Harbour
- G : Crookhaven
- F : Schull Harbour
- E : Baltimore Harbour
- D : Castle Haven
- C : Glendore Harbour
- B : Courtmacsherry
- A : Kinsale Harbour

Elektronische Navigation:

Laptop mit Visualisierungsprogrammen + Rasterchart CDs - diesmal kaum im Einsatz

Magellan 6000 mit C-Map-Vektorkarten - ständig zur Kontrolle mitgelaufen