

Sonntag, 28.06.:

Wie gewohnt werfe ich nach dem Aufstehen und der ersten Zigarette des Tages einen Blick auf das Wetter. Wie es in der direkten Umgebung aussieht habe ich dann schon gesehen, beim Rest helfen mir Wetterwelt und PredictWind Offshore weiter. Heute sieht es in der direkten Nähe wie gestern Morgen aus. Leichte Nebelschwaden ziehen über die Bucht, es nieselt und ist kalt, irgendwie ungemütlich.

Auch der letzte hochaufgelöste Wetterwelt-Gribdatensatz von gestern Abend sieht nicht wirklich freundlich aus, nach Alderney müssten wir zumindest einen Holeschlag machen. Dazu soll es mit vier bis fünf, in Böen auch mal sechs Beaufort wehen. Braye können wir bei dem angesagten Südwest und den zu erwartenden Stromverhältnissen jedenfalls nicht direkt anliegen.

Die Konsequenz ist, dass ich das Auslaufen zunächst auf den Nachmittag oder Montagmorgen verschiebe, weil die Verhältnisse für morgen mit handigem Westnordwestwind besser aussehen. Ich mache mich sofort an die Entwicklung eines Plan B. Montag nach Alderney oder besser gleich nach Guernsey? Um den Strom günstig zu erwischen, würde das eine Nachtfahrt bedeuten.

Hier hätten wir die Wahl zwischen Pest und Cholera: Entweder im Dunkeln das stark befahrene Verkehrstrennungsgebiet zu queren oder im Dunkeln über die Flachs zwischen den Kanalinseln. Beides ist nicht wirklich schön. Erst morgen nach Alderney aufbrechen? Dann bekommen wir voraussichtlich am Donnerstag ordentlich Wind auf dem Weg von Guernsey nach Roscoff in die Zähne.

Ich rechne hin und her, wiege die Vor- und Nachteile gegeneinander ab und bekomme dann zum Glück noch eine neue Wettersvorhersage, die für heute doch noch eine günstigere Windrichtung vorhersagt. Der Haken an meiner „Zauderei“ ist allerdings, dass wir nun ziemlich schnell los müssen, damit uns die Strömung an der Ostspitze von Alderney zu brutal entgegenläuft.

Nici hatte gerade noch eine Maschine Wäsche aufgesetzt, Thomas hat noch eine Besprechung mit Villeroy & Boch. Trotzdem kommen wir um halb neun, nur eine halbe Stunde später als ursprünglich geplant aus dem Hafen. Das Großsegel wird noch im geschützten, riesigen Vorhafen gesetzt, vorsichtshalber mit einem Reff.

Nach Passieren der Hafenausfahrt rollen wir auch die Genua bis zur ersten Reffstufe aus. „NYALA“ freut sich scheinbar, dass sie loslaufen darf und zerrt ordentlich an den Schoten. Mit teilweise mehr als acht Knoten pflügen wir mit einem winzigen Schrick in den Schoten los. Zwei Stunden später werden Groß und Genua ausgerefft, der Wind hat auf dreizehn Knoten abgenommen und fällt etwa 15 Grad raumer ein.

Reihum macht jeweils einer der Crew einen kleinen Boxenstopp auf der Lee-Salonkoje, um noch eine Mütze Schlaf nachzuholen. Nici hat es am dringendsten nötig, sie hatte in der Nacht Durchfall bekommen und dementsprechend wenig geschlafen. Danach ist der Skipper dran, der für das Verkehrstrennungsgebiet topfit sein möchte. Thomas ist als letzter an der Reihe.

Die Querung des Verkehrstrennungsgebietes verläuft völlig problemlos und gibt Thomas und Nici die Möglichkeit mehr Erfahrung in der wichtigen Einschätzung von möglichen Kollisions-Gefahren zu sammeln. Lediglich eine mitlaufende Segelyacht, die höher steuert als wir kommt wirklich nah, alle „Bleche“ (Frachter) gehen in gehörigem Abstand vor- oder hinter uns durch.

Auch die erforderlichen Vorhaltewinkel beeindrucken die beiden Tidenanfänger sehr. Nici wundert sich, dass die schon gut sichtbare Insel Alderney zunächst weit an Steuerbord liegt, sie

meint, wir sollten den Kurs nach Steuerbord korrigieren und Thomas wundert sich über die zwanzig Grad Abweichung zwischen dem Kompasskurs auf der Anzeige des Autopiloten und dem Kurs über Grund. Er vermutet einen Fehler in der Kompasskompensierung.

Wider Erwarten ist es ein wunderschöner Segeltag geworden. Um 16:30 Uhr stehen wir in der Ansteuerung des Hafens von Braye auf Alderney und bergen erst das Groß und dann die Genua. Unter der Steuerbordsaling weht bereits die Gastflagge von Alderney und die gelbe Q-Flagge.



*Dicht gepacktes Mooringfeld in Braye auf Alderney. Leider können wir nicht an Land, weil der Hafenmeister nicht mit den Einklarierungspapieren kommt...*

Schnell finden wir eine freie Mooringtonne und warten auf den Hafenmeister mit den Einklarierungsspapieren. Bevor der nicht da war, darf keiner an Land. Auch nach dem bereits in Portland vorgekochten Abendessen kommt kein Hafenmeister. Wir essen lecker, schnacken noch ein wenig und gehen dann alle früh auf die Koje.

Montag, 29.06.:

Die ganze Nacht klöterte unter Deck irgendwas herum, was uns schon gestern Abend aufgefallen war. Der „Übeltäter“ konnte jedoch zunächst nicht lokalisiert werden. Heute morgen rollte das Boot im Hafen unangenehm hin und her, was auch das Klötern erheblich verstärkt hat.

Um halb sechs habe ich es nicht länger ausgehalten und habe mich auf die Suche nach dem Störenfried gemacht, der eindeutig auf der Backbordseite sein Unheil trieb. Erst dachte ich an

den Schornsteinkopf des Ölofens, doch hinter der Rückenlehne des Salonsofas war Ruhe. Aber aus dem Kühlschrank kam ein verräterisches Geräusch. Nach weitgehendem Ausräumen desselben konnte ich eine Bierdose als Verursacher ausmachen. Senkrecht gestellt (statt flachliegend gelagert) war sofort Ruhe. Na, bitte, geht doch!

Heute müssen wir erst um kurz vor elf los, vorher läuft uns die Tide zu stark entgegen. Wind ist auch nicht, weder vorhanden, noch vorhergesagt. So wie es aussieht, werden wir die 25 sm nach St. Peter Port wohl unter Maschine zurücklegen müssen, was immerhin den Vorteil hat, dass wir bei der Ankunft sowohl volle Batterien als auch genügend warmes Wasser zum Duschen haben werden.

Unsere Energiebilanz sieht im Prinzip gut aus. Gestern haben wir tagsüber mit dem Hydrogenerator, dem Windgenerator und den fest installierten Solarpanels mehr Strom produziert als wir verbraucht haben. Lediglich als gestern Abend der Wäschetrockner lief, haben wir die Maschine zum Laden mitlaufen lassen.

Das war letztes Jahr noch ganz anders, da musste der Jockel mindestens zwei Stunden am Tag zum Laden laufen. Inzwischen haben wir allerdings ein weiteres 250 W Solarpanel und auch der Hydrogenerator lädt nun so wie er soll. Vor Anker können wir dann noch die beiden mobilen Solarpanels nutzen, die in der Segellast auf ihren Einsatz warten.

Um zwanzig vor zehn laufen wir aus. Den Plan, durch das Alderney Race Richtung Guernsey zu fahren, verwerfe ich schnell. Einige Yachten sind bereits vor uns ausgelaufen und fahren durch „The Swinge“ nördlich von Alderney Richtung Westen. Das hat den Vorteil, dass sie schon zu Anfang den Strom mitlaufen haben, der im Race noch entgegengesetzt.

Der Nachteil dieser Route ist eine recht unangenehme See, die nördlich von Alderney steht. Wir entschließen uns ebenfalls für „The Swinge“ und schließen uns der Truppe an. Nach einer halben Stunde Schaukelpferd-Reiten wird die See ruhiger und wir können nach Südsüdwesten Richtung „Little Russel“, dem engen Fahrwasser zwischen Guernsey und Herm abbiegen.

Wind gibt es immer noch keinen, Wetterwelt hatte wieder mal richtig orakelt. Der Strom beginnt erst kurz nördlich von „Little Russel“ so richtig mitzuschieben, saugt uns aber in dem engen Fahrwasser dann mit Macht durch den engen Trichter. Mit bis zu 10,5 Knoten über Grund rauschen wir nach Süden, das entspricht mindestens vier Knoten Strom, die mitlaufen.

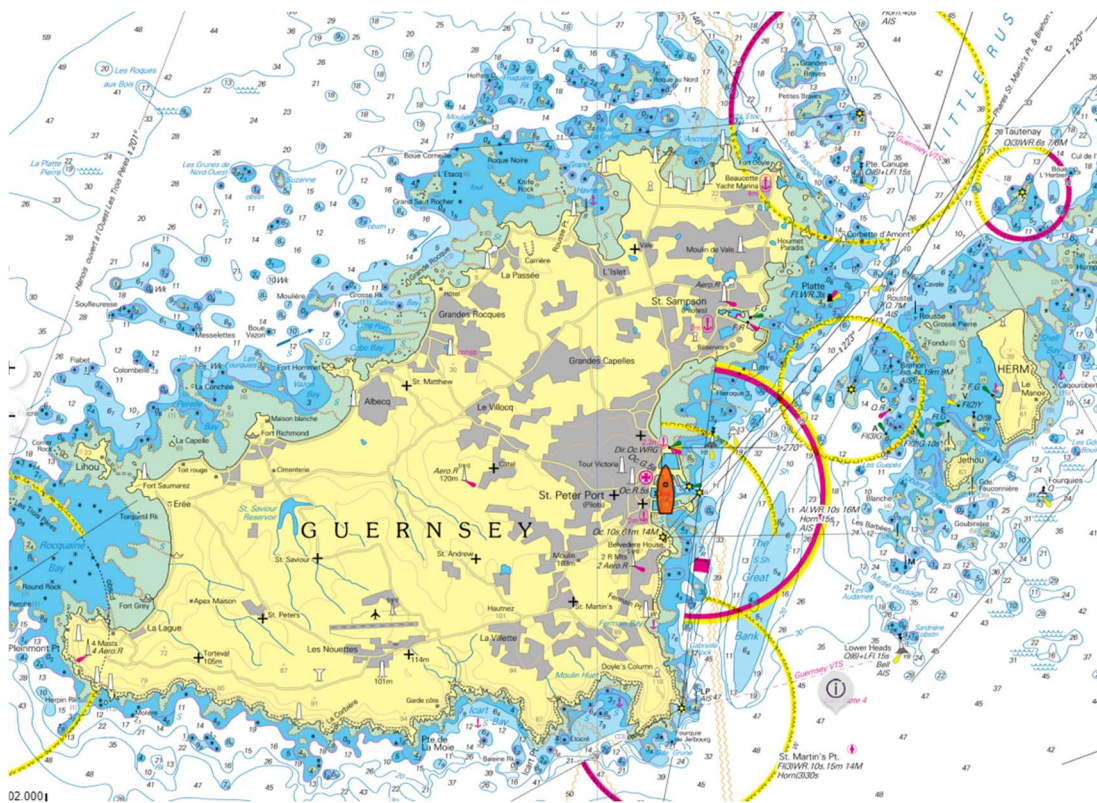
Der Hafenmeister in St. Peter Port weist uns einen Platz an den noch relativ neuen Schwimmstegen südlich der alten Victoria Marina in St. Peter Port zu, um 14 Uhr liegen wir innen am Schwimmsteg und können nun – theoretisch – auch jederzeit auslaufen. Allerdings gibt es keinen Strom, sondern lediglich Wasser auf der Pier.

Nun noch schnell das Einklarierungsformular für den Zoll ausgefüllt, dann geht es an Land. Das Hafengeld ist mit 63 £ pro Nacht schon wieder auf britischem Niveau. Wir schlendern durch die engen Straßen und Gassen von St. Peter Port, nehmen einen kleinen Imbiss in einem Bistro, besuchen die Touristeninformation und sind nach zweieinhalb Stunden zurück am Hafen, der sich zu unserer Verwunderung inzwischen sehr gefüllt hat.

In unserer Gasse kann man nun trockenen Fußes von einem Steg zum nächsten laufen. Längsseits bei uns macht gerade eine Comfortina 42 mit einem älteren niederländischen Paar fest. Die Eignerin und ihr Mitsegler (nicht ihr Mann, darauf legt sie großen Wert), beide 77 Jahre alt, haben ihr Boot noch prima im Griff. Dennoch klagt sie, dass sie wohl bald mit dem Segeln aufhören müsse.



*Downtown St. Peter Port*



*Zwischen Guernsey und Herm, der kleinsten Kanalinsel verläuft das „Little Russel“-Fahrwasser nach St. Peter Port.*

Schräg gegenüber liegt eine andere Breehorn 44, die „Anna“ aus Enkhuizen. Auch auf der Breehorn ist ein schon betagteres Ehepaar, was uns später am Abend auf ein Glas Wein besuchen kommt. Die beiden segeln schon seit 48 Jahren zusammen und sind ein super eingespieltes Team. Sie lieben die nördlich Bretagne und geben uns ein paar Tipps zu Alternativen zu Brest.

Er ist heute 80 Jahre alt geworden, bewegt sich aber noch sehr gut an Bord. Sie scheint uns ein gutes Stück jünger zu sein, aber sicher auch in den Siebzigern. Die Runde wird gegen 23 Uhr aufgelöst, weil die beiden morgen früh um sechs rausmüssen, weil eine hinter ihnen liegende Charteryacht auslaufen will.

Es war ein sehr netter Abend, bei dem wir auch einiges über die Breehorn Community und eine WhatsApp-Gruppe mit mehreren Themenkreisen erfahren, die wir noch nicht kannten.

Dienstag, 30.06.:

Um kurz vor sechs werde ich von einem Bugstrahlruder im Hafen geweckt und schäle mich aus der Koje. Das „Tetris“-Spiel im Hafen geht los, letztlich nur wegen einer einzigen auslaufenden Yacht. Um die Franzosen rauszulassen, müssen fünf andere Boote ihre Liegeplätze zumindest temporär räumen.

Nach einer halben Stunde ist wieder Ruhe im Hafen, vorerst zumindest. Wir stehen trotzdem auf, laden mit der Maschine die Batterien ein wenig nach und bereiten uns auf den Tag vor. Thomas kocht den ersten Kaffee und deckt den Frühstückstisch, Nici geht zum Bäcker und der Skipper beschäftigt sich mit Tidennavigationsaufgaben.



„Hafen-Tetris“ in St. Peter Port um 06:00 Uhr...

Nach einem gemütlichen Frühstück machen wir uns auf zum nahe gelegenen Busterminal, wo wir die Linie 91 besteigen und damit – immer an der Küstenstraße entlang – die ganze Insel umrunden. Mein schon vor Jahren gewonnener Eindruck wird auch von meiner Crew bestätigt, Guernsey ist einfach wunderschön. Den einzigen Stop machen wir in St. Sampson an der Ostküste der Insel, nur wenige Meilen nördlich von St. Peter Port, wo es einen guten Schiffsausrüster geben soll.



*Wunderschöner Strand an der Westküste von Guernsey*

Tatsächlich gibt es dort eine Chandlery, das Angebot (insbesondere an Sicherheitsausrüstung) ist jedoch eher bescheiden. Der sehr freundliche Ladenbesitzer hat jedoch einen Tipp für uns: A1 Marine ist nur einen Steinwurf von unserem Liegeplatz entfernt und wohl auf Safety-Gear spezialisiert. In diesem Laden gibt es alles, was mein Herz begehrt. Für knappe 300 £ erstehe ich hier eine schicke Kombination von aufblasbarem Hufeisen-Rettungsring und (separater), ebenfalls aufblasbarer Markierungsboje, beides mit 3 Jahren Wartungsintervall. Damit sind wir – bis auf die Rettungsinsel, die ja in Brest ankommen soll – hoffentlich komplett für die Sicherheitsinspektion.

Mit dem nächsten Bus fahren wir zurück nach St. Peter, bringen das Geraffel an Bord und steigen ein paar Minuten später in den nächsten Bus, diesmal Linie 71, um das „German Underground Hospital“, die „Little Chapel“ und das Museum zur deutschen Besatzung während des Zweiten Weltkrieges zu besichtigen.

Zuerst ist das riesige unterirdische Krankenhaus an der Reihe. Hier hat die Organisation Todt, die hauptverantwortlich für den Bau des Atlantikwalls war, mit Zwangsarbeitern aus aller Herren Ländern auf einer Fläche von 75.000 Quadratmetern ein schier unglaubliches System von Tunneln mit einer Länge von mehr als einem Kilometer angelegt, alle mit sauber betonierten

Schalungen und glatten Betonböden. Die Anlage sollte nicht nur als Krankenhaus für mehr als 500 verwundete Soldaten, sondern auch als Munitionslager dienen. Der erst im Frühjahr fertig gestellte Komplex war tatsächlich nur drei Monate im Einsatz. Schnell hat man festgestellt, dass das feuchte Klima unter Tage, trotz Zentralheizung und Klimatisierung nicht wirklich zur Genesung beitragen konnte und außerdem war der Krieg in der Normandie und Bretagne im Sommer 1944 ohnehin so gut wie verloren.



*Krankenzimmer im Underground-Hospital von Guernsey*

Die riesige Anlage ist auch heute noch das größte Überbleibsel aus der Besatzungszeit am gesamten Ärmelkanal. Innen sind überwiegend nur leere Hallen zu erkennen, lediglich in ein paar „Räumen“ standen ein paar Krankenbetten aus Holz und Stahl. Es gab jedoch auch eine Ausstellung über die Besatzungszeit und damit verbundenen Schicksale einiger Insulaner, die uns sehr nachdenklich machte. Ziemlich bedrückt sind wir aus dem Tunnelsystem wieder ans Tageslicht gekommen.

Wie wir am Ausgang erfuhren, hatte das Besatzungsmuseum heute Nachmittag geschlossen, deshalb ging es dann nach einem kurzen Spaziergang weiter zur „Little Chapel“, angeblich eine der wichtigsten Attraktionen von Guernsey. Die Kapelle wurde aufwändig mit Muscheln und allerlei Porzellanresten verziert.

Wenn wir vorher geahnt hätten, dass selbst die winzige Drüggelter Kapelle an der Möhne gegen dieses Attraktion eine Kathedrale ist, wäre zumindest ich selbst nicht dorthin gefahren. Die Kapelle ist zwar pompös verziert, hat aber mit einer Länge von vielleicht sieben und einer Breite von höchstens drei Metern eher Modelleisenbahngröße.



*Nici vor der Little Chapel...*

Mit einem Umweg über den recht großen Inselflughafen geht es zurück zum Busbahnhof in St. Peter. In einer schönen Kneipe mit Dachterrasse gönnen wir uns ein Kaltgetränk und gehen dann im „Restaurant Pier 17“ ein fürstliches Dreigängemenü für nur 38 £ sehr lecker essen.

Wir kommen gerade zurück an Bord, als gerade eine französische Charterschiff mit acht Leuten an Bord (auf einem 40-Fuß Boot) bei uns längsseits gehen möchte. Ich biete an, die Franzosen nach innen zu lassen, damit sie morgen nicht so früh aufstehen müssen. Wir finden aber noch einen (hoffentlich) besseren Platz, wo ich aber nicht ganz sicher bin, ob wir genug Wasser unter dem Kiel behalten werden.

Das Echolot schwankt innerhalb von zwei Minuten zwischen 6,30m und 10,20 m. Wenn die 6,30 stimmen sollten, könnte es eng werden. Wir werden es spüren, wenn es nicht reicht. Leider ist der Boden hier steinig und nicht sandig. Immerhin kommen wir hier morgen gut raus...