

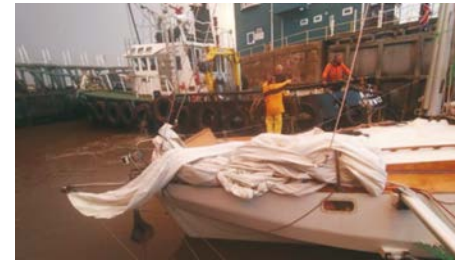


schleuse einlaufen sollen. Hoch mit dem Anker und mit Brassfahrt rein in das enge Loch. Gar nicht so einfach: Keine Möglichkeit zum Festmachen an der linken Kammerwand, Jörg hechtet auf den Steuerbordschwimmer und gibt eine Leine rüber zur freundlichen Schlepperbesatzung.

Der Käpt'n hält seinen soliden Eisenkahn mit starkem Schub halbwegs auf der Stelle. Wenn er allerdings mit dem Hintern nach Backbord rumschwoit, wird er Trio's Schwimmer wohl das Lebenslicht ausblasen und ihn zerquetschen...

Alles geht gut; nach einigen quälend langen Minuten können wir hinter dem vorsichtig beschleunigenden Koloss das Verlies verlassen.

Überglücklich, dass wir doch noch vor der Dunkelheit den sicheren Hafen erreicht haben, machen wir fest in der letzten freien Lücke, die gerade mal ein Meter länger ist als Trio.



England rund: Lowestoft bis Dunbar

Zu spät!

Wir sind zu spät abends in Grimsby am Humber angekommen, das Schleusentor vor Trio ist verrammelt, der schützende Hafen liegt unerreichbar irgendwo dahinter.

Es ist immer dasselbe: Wenn man an dieser Ostküste Englands nach Norden will und keine Lust hat, gegen die Tide anzukämpfen, muss man den ablaufenden Strom nutzen. Als Konsequenz kommt man regelmäßig bei niedrigem Wasserstand am Ziel an und steht vor verschlossenem Tor...

Es wird sich erst gegen Mitternacht bewegen, uns bleibt also reichlich Zeit zum Relaxen nach langer, erlebnisreicher Fahrt. Sanft schiebt sich der Bug auf einen Schlickhügel an der

Seite des Vorhafens, Jörg schmeisst den Grabbel über Bord; warten, mehr können wir nicht tun.

Schräg gegenüber öffnet sich ein Fenster der Steuerzentrale; energische Laute ertönen. Das scheint uns zu gelten. Nach einer Weile kapiere ich, dass wir hier nicht liegen dürfen. Aber wo zum Teufel sollen wir halbwegs geschützt die kommenden 4 Stunden verbringen? So einfach bin ich nicht bereit aufzugeben. Sollen sie uns doch erstmal einen adäquaten Warteplatz nennen.

Dann geht alles doch recht flott: Jörg hat dem Gebrabbel der Handfunke entnommen, dass wir hinter einem Schlepper, der urplötzlich aufgetaucht ist, in die benachbarte Fischdock-

Den Absacker wollen wir im Clubrestaurant einnehmen. Kaum haben wir den Raum betreten, werden wir eingeladen zur ersten Runde Bier. Ausländische Gäste sind selten an dieser doch oft rauhen Nordseeküste Englands. Sie fragen und wir berichten von Abenteuern und Irrfahrten der vergangenen Tage:...

...der Weg um die östlichste Ecke Englands war weit und Häfen gibt es unterwegs nicht. Bereits morgens um 4.00 wurde Trio in Lowestoft losgebunden und wir konnten zügig bis querab Great Yarmouth segeln.

Zwischen den nördlich gelegenen Bänken entwickelte sich hoher Seegang, der Wind kommt immer vorlicher und nimmt zu – erstes Reff ins Groß. Ab Happisburgh müssen wir

gegen den ruppigen Nordwest ankreuzen. Der Ebbstrom schiebt Trio zwar nach Norden in die richtige Richtung, aber der Gegenwind steilt die Wellen gewaltig auf, sehr unerfreulich!

Wir kommen nur mühsam voran; südlich Cromer nehmen wir den Motor zu Hilfe, um ein paar Meilen gut zu machen.

Jetzt kentert auch noch der Strom und drückt uns zurück, aber der Himmel reißt auf, die Laune bessert sich, erneut kreuzen wir segelnd gegen an. Das magere Ergebnis zeigt die Kurslinie des Tracks: kaum Luvgewinn, wir brauchen Stunden, um an Cromer vorbei zu gelangen.

Langsam dreht der Windmotor nach Südwesten, die Schläge werden endlich wieder länger und unser Tagesziel, die Flußmündung bei Blakeney, rückt näher.

Mit Seekarte und Maps habe ich mich schon lange vorbereitet, in die flachen Gewässer hinter der Landzunge von



Cromer querab

Blakeney einzulaufen, die ideal geeignet sind für meinen Trimaran mit seinem hochholbaren Schwert. Hier und in dem wenige Meilen westlich gelegenen Wells-next-the-Sea will ich trockenfallen und das englische Watt hautnah genießen.

Aber große Enttäuschung, als Trio am Nachmittag vor der Mündung steht: undurchdringliche Brecherreihen versperren die Zufahrt. Die Barre am seeseitigen Ende des Tonnenwegs ist einfach nicht passierbar, zu wenig Wasser darüber.

Das Boot würde mit dem Rumpf aufschlagen auf dem harten Sand und zerbrechen, keine Chance! So enden Träume.

Im Vorfeld hatte ich angenommen, mit dem geringen Tiefgang von Trio auch bei niedrigem Wasserstand einlaufen zu können; und wegen des ablandigen Windes hatte ich nicht mit

so hohem Seegang gerechnet.

Wir müssen die bittere Realität akzeptieren.

Nachdem auch Wells-next-the-Sea wegen der ausgeprägten Brandung für uns unerreichbar bleibt, müssen wir ein neues Ziel für die schon ziemlich lange Etappe finden und der Abend naht bereits.

Ein paar Stunden vor der Küste am Anker hängend abzuwarten, bis die Flut ausreichend aufgelaufen ist, behagt mir nicht sonderlich, lieber aktiv einen anderen Hafen anpeilen.

Dabei wäre dieser Vorschlag von Jörg gar nicht so schlecht gewesen angesichts dessen, was uns noch bevorsteht. Aber so schlau bin ich erst am nächsten Tag.

An den Küsten des vor uns liegenden riesigen Wattgebiets Wash fallen alle infrage kommenden Häfen trocken und wir kommen nicht rein. Nur nach Boston könnten wir einlaufen.

Der Wind hat nachgelassen, mit Maschine arbeiten wir uns nach Westen voran; über untiefe Passagen, an Sänden vorbei erreichen wir gegen 22.30 Uhr die Ansteuerung von Boston.

Der River Witham entpuppt sich als eintöniger Industriekanal, an dessen Ufern Ankern unmöglich ist. Also wird Trio die letzten 6 Seemeilen bis zum Hafen hoch geprügelt.

Stockdunkle Nacht und keine Möglichkeit, irgendwo fest zu machen oder zu ankern; überall Industriekaianlagen. Ein Mensch erscheint auf der Pier, die Verständigung gestaltet sich schwierig; per Lotsenboot setzt er über und kommt an Bord. Hier in diesem reinen Industriehafen können wir nicht bleiben, teilt er uns mit, auch nicht an dem Kai für Notfälle. Unser Gast ist Lotse und befürchtet, dass der trockenfallende Untergrund unrein sein könnte und unser Unterwasserschiff beschädigen könnte. Wir müssen trotz unserer Müdigkeit den Hafen wieder verlassen und vor der Küste bei Tonne 9 ankern.

Eine halbe Stunde später hat er einen Küstenfrachter aus der Seeschleuse dirigiert und fährt mit ihm flussab Richtung See. Wir hinterher, nach drei Meilen dreht er auf und fährt uns davon. Nur mithilfe der Handyseekarte und dem Pfeil darauf, der Trio's

Position darstellt, tasten wir uns in der kompletten Düsternis raus zur Tonne 9 und ankern gegen drei Uhr morgens dort. Trotz aller Befürchtungen hält sich der Seegang in Grenzen; wir pennen friedlich bis 7.30 Uhr.

Was für ein verrückter Tag! In 23 Stunden über 100 Seemeilen abgespult mit irren Erlebnissen.

Morgens endlich schönes, ruhiges Segeln nach Osten, raus aus dem Wash. Mittags schlafft die Brise ab, die Sonne knallt vom Himmel, wir stellen das Sonnendach auf.



Im Wash: Trio mit Sonnendach



... und wieder ohne

Cumuluswolken entwickeln sich zu veritablen Monstern; weg mit dem Sonnendach, knapp vor der ersten krachenden Böe noch schnell das zweite Reff ins Großsegel, dann prescht Trio los auf Halbwindkurs mit über 15 Knoten Speed. Immer neue Hammerwolken beschleunigen uns bis in die Humbermündung, wo wir abends vor der Schleuse von Grimsby ankommen.

Es ist spät geworden über unserem Bericht der vergangenen beiden Tage. Weitere Bierrunden haben den Fluss der Erzählungen befördert; ein gelungener Abend im Club.

Kurz nach 12.00 öffnet die Fischdockschleuse ihre beiden Tore, Gleichstand des Humberwassers mit dem Wasserstand im Hafen. Trio gleitet ganz unspektakulär raus; Segel hoch und mit bis zu 10 Knoten Speed queren wir das Verkehrtrennungsge-

biet am Spurn und ziehen dicht am Ufer, knapp westlich eines ausgedehnten Windmühlenfeldes hoch nach Norden, Richtung Bridlington.

Den Vormittag hatte ich am Steg genutzt, um ein abgerissenes Scharnier am Steuerbordschwimmerdeckel anzukleben und neue Dichtungen anzubringen. Anschließend mit dem Klapprad Sprit besorgt.

Ist schon ein spezielles Vergnügen für einen Kontinentaleuropäer, den auf der falschen Straßenseite rasenden LKW's auszuweichen, permanente Konzentration auf den ungewohnten Linksverkehr überlebenswichtig. Besonders die Rückfahrt mit zwei vollen 5-Litertanks am Lenker und 12 Litern auf dem Gepäckträger gestaltet sich anspruchsvoll; immer wieder wollen die schaukelnden Gewichte den Kurs mitbestimmen

...



XXXX

Alles vergessen jetzt, zweistellig zieht Trio seine Bahn. Störender Seegang Fehlanzeige, auch mal schön.

Die Böen werden steifer, zweites Reff im Groß fällig.

18.10 Uhr reißen wir die Lappen runter und tuckern zur Hafeneinfahrt Bridlington, das uns lange im Ungewissen lässt, ob überhaupt genug Wasser da ist, um einlaufen zu können, bis wir um die Ecke biegen können.

Ja, klappt! Ausreichend Suppe da. Wäre auch misslich gewesen, draußen



Bridlington

im auffrischenden Kappelwasser warten zu müssen. Der Hafenmeister lotst uns zur Tankpier, wo wir festmachen, bis die See so weit aufgelaufen ist, dass wir die für uns vorgesehene breite Box, die noch 3 Stunden trocken liegt, erreichen können.

Endlich, kurz vor Mitternacht bringen wir die letzten Meter der heutigen Tagesetappe mit sportlichem Einsatz hinter uns. Zunächst quetschen wir Trio zwischen der gelben Bordwand eines Fischerkahns und einem Schlauchboot hindurch (die gelbe Farbe zierte das Schwimmerdollbord noch ein paar Tage), dann scheucht das Rumpeln der Fender eines großen Katamarans die verschlafene Besatzung an Deck (warum muss er ausgerechnet hier an der Engstelle liegen?) und am Ende kommen wir doch nicht in die Box, sondern rühren mit dem Yamaha den Schlickbrei des Unter-



XXX

grunds auf.

Zehn Minuten später hat die Nordsee ein wenig nachgelegt und wir können Trio anbinden. Amüsiert konstatiere ich, dass der Hafenmeister sich nicht auf den, zugegeben, wackligen Fingersteg traute, um unsere Leinen anzunehmen.

Bauchschmerzen bereitet mir am folgenden Vormittag bei dem aktuell strammen Wind die Frage, wie wir ohne Blessuren aus diesem Mauselloch heraus kommen sollen. Mit beherzten Vorwärts- und Rückwärtsschüben des Outborders und noch ein bisschen mehr gelber Farbe am Schwimmer gelingt auch das.

Immerhin brauche ich im offeneren Ostteil des Hafens mehrere Anläufe, um das Großsegel hoch zu ziehen und ein erstes Reff einzubinden. Andauernd drückt uns eine neue Böe zur Seite und ich muss mit Ruder und Motor Trio wieder in Windrichtung zwingen.



Flamborough Head

Endlich draußen, wird gleich das nächste Reff fällig.

Mit Brassfahrt nähern wir uns dem schlecht beleumundeten Flamborough Head, ein weit in die Nordsee vorspringendes Kap. Hier muss sich der gewaltige Tidenstrom der westlichen Nordsee herumdrücken; ausgerechnet jetzt haben wir ausgeprägten Gegenstrom, weil das Wasser immer noch aufläuft nach Süden. Andererseits erzeugen die Böen des Nordwest genügend Power in den Segeln, um trotz der wilden Wellen voranzukommen. Im richtigen Winkel angesteuert gerät Trio sogar vor den leicht brechenden Seen ins Surfen; das Ergebnis: über zehn Knoten gegen den massiven Strom! So macht Segeln Spaß!

Später, als die Tide uns nicht mehr bremst, werden es 14 Knoten in Böen.

Nach 35 Seemeilen taucht oben auf der Hochfläche unverkennbar die Ruine der Abbey von Whitby auf. Yamaha schiebt Trio zwischen die beiden zangenförmig weit ausgreifenden Wellenbrecher in das Innere des Flusshafens. Herrliche Ruhe nach der rauen, Kräfte fordernden Fahrt.

Aus dem Augenwinkel betrachtet erinnern mich die regelmäßig angeordneten, endlos vielen Stützen, die in leichtem Bogen die Stege auf den Molen halten, an griechische Säulengalerien, die uns – vergleichbar dem Aufgang der Propyläen in Athen –



zum Heiligsten, dem Tempel, in unserem Falle in den innersten Hafen, in die Geborgenheit leiten.

Welch wundervolle, befriedigende Gefühle nach den Stunden harten Kampfes!

Fast vermisse ich die Fanfaren der Trompeten, die uns Siegreiche empfangen; eines der mitreißenden, verzaubernden Stücke von Händel, diesem musikalischen Vulkan, wäre jetzt angemessen, würde meinen Empfindungen entsprechen.

Die Fahrt zum Wartesteg vor der Klappbrücke bietet ausreichend Zeit, wieder auf dem Boden der Realität anzukommen. Hinweisschilder, dass das ein privater Vereinssteg sei, irritieren uns; denn der REEDs, die Bibel der Britannienfahrer, den wir konsultieren, erwähnt nichts von privat, im Gegenteil; mysteriös, das Ganze.

Per Funk meldet sich der Hafenge-



Whitby

waltige und nach einer Weile verstehen wir, dass am nördlichen Uferbollwerk sowas wie ein Ponton existiert, an dem wir festmachen können, die Angaben im REEDs seien veraltet, überholt.

Sportlich klettert er wenige Minuten später herunter, heißt uns freundlich willkommen und erlaubt uns, hier übernachten zu können und kosten tut's auch nix; sehr angenehm.

Erstmal lassen wir das Panorama der Flussmündung mit den rot bedachten Häusern und der Abteiruine darüber bei einem Ankunftsbiere auf uns wirken. Was für ein dichtes Ambiente! Auf dem Bollwerk in Masthöhe über Trio flanieren die Touristen, meist Engländer, und landseitig reihen sich Pubs und Restaurants in großer Zahl aneinander.

Aber vor den lukullischen Genüssen wird der große Sohn der Stadt Whitby gewürdigt: Kein Geringerer als James Cook startete 1768 von diesem Flusshafen mit drei ehemaligen Kohlentransportschiffen in den Pazifik und entdeckte Australien und vieles mehr. Ein Nachbau im Dock hinter der Brücke verdeutlicht, mit welcher kleinen Schiffen er den Riesenozean befuhr und kartierte. Eiserne Seeleute auf hölzernen Schiffen damals; und heute, was fahren heute für Seeleute auf eisernen Schiffen??

Trio und seine Besatzung natürlich ausgenommen...denn...unser Dampfer ist aus Holz, Sperrholz.



XXXX

Der Abend schreitet fort, da müssen wir uns beeilen, noch etwas Essbares zu ergattern. Kurz entschlossen enteren wir Papa's Fisch and Chips Restaurant und lassen uns an einen Tisch geleiten. Üppige Portionen und der obligatorische Gerstensaft verhelten zu angenehmer Bettschwere.

Whitby bedeutet einen Meilenstein auf dem Weg nach Norden; damit haben wir etwa die Hälfte der englischen Ostküste gemeistert. Im Hochgefühl dieses Erfolgs setzen wir bereits im Hafen das gereifte Groß und rauschen bei der Wende mit vollem Speed auf die gegenüberliegende Mole zu. Gerade noch rechtzeitig vor dem großen Knall verhindert der Motor mit wahnsinniger Kraft zurück den Crash.

Uff! Ein schwieriger Start.

Das Tagesziel soll Hartlepool sein

Rabiat wird Trio vom ablandigen Hammerwind beschleunigt; sieben bis acht Beaufort reißen das Boot nach Norden. Muss man sich eigentlich nicht ohne Not antun. Als nach ein paar Meilen der Minihafen von Staithes auftaucht, bergen wir die runtergereiften Tücher und gehen rein.

In der Hafeneinfahrt kommt ein Fischer entgegen. Er entpuppt sich später als Hafenmeister, kommt nochmal zurück und weist uns einen guten Platz an der Pier aus Riesengranitblöcken zu.

Bei dem noch immer vorherrschenden Kuhsturm muss Trio sehr aufmerksam zwischen den Ankerliegern hindurch manövriert werden, aber inzwischen hat sich ausreichend Routine entwickelt und unser Kahn kann sicher und ohne Blessuren an einer Leiter platziert werden.



Whitby - die Molenköpfe



Cooks Endeavor



Staithes

Unversehens sind wir in einem wahren Schätzchen von Hafen gelandet! Zuerst das Nautische: Martin, der zweite Hafenmeister versichert bei einem Plausch im Cockpit, dass der trockenfallende Untergrund aus festem Sand besteht; keine Steine, sehr erfreulich. Auch wertvolle Informationen über die vor uns liegenden Hafen- und Ankerplätze, z. B. im River Amble, gibt er uns.

Der Blick geht rüber zum kompakten Ensemble des kleinen Ortes; eine Augenweide, diese stilvolle Ansammlung von alten Häusern, die vom Ufer aufsteigend sich zur Mündung des Flüsschens hinziehen, das ursprünglich wohl den ersten einfachen Hafenplatz an dieser Stelle beherbergt hat.

Später im Ort entdecken wir Fotos aus alten Zeiten, als noch keine überdimensionalen Wellenbrecher den Seegang der Winterstürme abhalten konnten: Brandungswellen bis in den ersten Stock der Häuser, die direkt am Ufer standen.

Und James Cook hat auch hier seine Spuren hinterlassen: als Sechszehnjähriger hat er bei einem Fischer die See und ihre Faszination kennen gelernt. Das hat ihn sein ganzes Leben nicht verlassen und ihn zu einem so herausragenden Seemann gemacht.

Bild 14

Aus der Vogelperspektive oben auf dem Kliff bekommt man das ganze Bild präsentiert: den die kleine Bucht ausfüllenden Hafen mit Trio als einzigem Gastsegler; das dicht gescharte Häuflein pittoresker Häuser – wie eine verängstigte Gruppe von Vögeln, die im Pulk dicht aneinander rücken, um nicht als Einzelne den Feinden eine Angriffsfläche zu bieten; seitlich die gewaltigen begrenzenden, an Tafelberge erinnernden Felsklötze und oben darüber der sich permanent ändernde Himmel mit seinen vor dem



Staithes aus der Vogelperspektive



XXX

Höhenwind nach Osten jagenden Wolken.

Was für ein Tag im Rückblick, der nächste, dieser Sonntag, der 12. Juni 2022. Ganz sicher einer der wildesten der gesamten Reise...mit reichlich Schäden.

Der Tri kracht nur so in die von vorne anrollenden Seen. Gut, dass ich im Winter die Seitenwände der Schwimmer mit Kohlefaser verstärkt habe. So brauche ich wenigstens nicht befürchten, dass sie abbrechen bei den massiven seitlichen Beanspruchungen.



XXX

Vor Sunderland bricht etwas anderes: der Schäkel, der das Steuerbordunterwamt hält; eigentlich ein ganz solider Vertreter seiner Zunft.

Nachdem das Wamt mit einer Leine fest gebändselt ist, taucht der Steuer-

bordschwimmer in einer irren Böe fast vollkommen ab; nur gut, dass ich in Grimsby neue Dichtungen eingeklebt habe. Eine Schrecksekunde später taucht er wieder auf; weiter in wildem Auf und Ab.

In der nächsten ultimativen Böe reißt das Großsegel quer durch, ist halt schon älter...sofort runter damit, ehe noch mehr kaputt geht!

Der Motor übernimmt.

Trio boxt sich durch die chaotischen Wellen, bis die Landnähe etwas Schutz gibt.

Von Wind und Wellen verprügelt laufen wir ein in die Mündung des River Tyne.

Wenigstens haben wir das beim morgendlichen Start angepeilte Ziel erreicht.

Der Anker fällt binnen in einer südlichen Bucht vor einem Sandstrand, an dem an wärmeren Tagen sicher gebadet wird.

Vorne in meiner Kajüte plätschert Wasser!

Nein, kein Süßwasser aus irgendeinem undichten Tank, Salzwasser von draußen, wie eine Geschmacksprobe verrät.

Das ganze Polster ist nass, die darunter liegenden Seekarten pappen aneinander, Zustand!

Des Rätsels Lösung: der Ankerkasten war nicht verriegelt, hat sich jedes Mal bei den abrupten Aufwärtsbewegungen des Bugs geöffnet und Wasserfontainen gegen die offene Lüftungsrosette im Schott der Vorderkajüte geschleudert.

Raus mit den nassen Sachen in die

Abendsonne zum Trocknen. Jörg nimmt sich der Seekarten an, die er zum Trocknen überall verteilt.

Am meisten drängt die Reparatur des Großsegels, damit wir wieder einsatzfähig werden. Glücklicherweise ist nicht das Tuch zerrissen, lediglich die Naht aufgeplatzt; das jedoch auf zwei Meter Länge. Mit Pattex werden die überlappenden Teile zusammengeklebt und in kurzen Abständen Verstärkungen angebracht. Noch zwei weitere Stellen am Achterliek benötigen Zuwendung, dann haben wir das Größte geschafft.



XXX



XXX

Die abgescherten Rutscher am Kopfbrett vom Groß nahe ich nach dem schnellen Frühstück am folgenden Morgen an. Jörg montiert einen stärkeren Schäkel am Unterwant und zum Schluss verstärken wir den Segelriss auf der Rückseite mit Tape. Was für ein schadenreicher Törn!



Tynemouth - Reparaturbucht

Um 11.30 Uhr laufen wir aus der Tynemündung nach Norden. Wieder mit zweitem Reff, aber unter Land ohne Seegang. Herrliches Segeln auf glattem Wasser. Ich döse im Cockpit,

Jörg steuert; auch mal schön für mich üblicherweise allein segelnden.

Am Ende werden es doch wieder sechs Beaufort und 12 Knoten Fahrt. Besonders knackig der Speed, als wir höher am Wind zwischen Festland und der Leuchtturminsel Coquet Island durchdüsen. Fast acht Knoten Durchschnitt über drei Stunden, das erreicht Trio nicht jeden Tag.

Mit Maschine brummen wir den River Coquet hoch und werfen das Eisen nördlich der tiefen Rinne hinter dem Feld der Bojen- und Ankerlieger. Fast hätte Jörg beim Übersteigen ins Schlauchboot Wasserkontakt mit dem Allerwertesten bekommen, aber mit starkem Oberarm zieht er sich aus der misslichen Situation.

An Land wird der Tesco-Minimarket fast leer gekauft, Käse, Wein, Bier, Leberpastete, Eier usw. waren ausgegangen und Seeluft macht bekanntlich hungrig.

Ich muss mächtig gegen das ablaufende Wasser anpullen, um uns rechtzeitig zurück an Bord zu bringen. Jörg nimmt vom Schwimmer aus die eingekauften Vorräte entgegen und ich bugsiere das Schlauchboot aufs Netz, wo es festgebunden wird.

Kurz danach fällt Trio trocken auf tiefem Schlick, jetzt wären wir nicht mehr an Bord zurückgekommen; die Pampe ist ziemlich grundlos; begehen unmöglich.

Ein Highlight wartet auf uns: Holy Island, die einzige Insel an Englands Ostküste mit sicherem, trockenfallendem Liegeplatz. Wenig Segeln, aber viel Motoren kann unsere Vorfreude am nächsten Tag kaum dämpfen. Und wir werden nicht enttäuscht: Am Nachmittag ankert Trio wenige Meter vor dem Sandstrand der gut geschützten Hafengebucht. Wenige einheimische Boote um uns herum. Ein lang gehegter Wunsch geht in Erfüllung.



Holy Island

Knapp zwei Stunden später enden die leichten Bewegungen an der Ankerleine fast unmerklich: Untergrund und Bootsboden haben sich angenähert, Trio steht aufrecht und für 's erste unverrückbar fest auf dem Sand. Die Nordsee zieht sich zurück bis weit hinter die kurze Hafemole, an der ein Fischerkahn sich langsam, mit fallendem Wasser an die Pier anlehnt. Alles ruht, ein Idyll... und wir mittendrin.



XXX

Ein bisschen Erkundung der neuen Umgebung muss trotz der Abendstunde noch drin sein.

Barfuß entert die Trio-Mannschaft das Grasufer und bewundert die ausgemusterten Fischerkähne, die heute umgedreht auf der Wiese liegend als Aufbewahrungsort für Gerätschaften dienen.

Am Schuppen der Seenotretter vorbei erreichen wir die Hauptstraße von Holy Island, auch Lindisfarne genannt. Sehr weit kommen wir nicht; ein Pub an Steuerbord hält uns auf; muss erkundet werden.

Höhepunkt: Jörg als Barkeeper hinter dem Tresen bei der Bedienung der eindrucksvoll verzierten Zapfhähne der verschiedenen Biersorten.



Barkeeper Jörg

Rechtzeitig vor dem Versumpfen verlassen wir das Lokal; der Rückweg führt an der Priorei vorbei; erste Eindrücke von den Ruinen der großen Pfarrkirche werden überdeckt von auf- und abschwellenden klagenden Lauten, die von See herüber wehen. Was ist das?

Auch andere Leute wollen Klarheit

und streben weit raus ins trocken liegende Watt zu einer kleinen Anhöhe. Gegenüber auf einer Sandbank liegen weit entfernt hunderte Seehunde und heulen, vielleicht heulen nur die Jüngsten, die... Heuler? Ich weiß es nicht; ist auch nicht so wichtig. Jedenfalls produzieren sie ein von uns nie gehörtes, einmaliges, jaulendes Konzert, das in der Stille der einbrechenden Dunkelheit gedämpft sogar bis zu Trio dringt. Eine mystische Stimmung!

Ruhetag auf Holy Island.

An Land wird das Klapprad aufgebaut und der Causeway zwischen Insel und Festland erkundet. Es handelt sich um den Verbindungsdamm mit einer festen Straße darauf, die zweimal am Tag bei Hochwasser überspült wird. Ich will herausbekommen, ob wir mit Trio quer darüber fahren können auf dem Weg nach Norden. Es reizt mich.

Müsste eigentlich gehen; etwa 80 Zentimeter Wassertiefe sollten gerade ausreichen. Allerdings wird die Anfahrt verzwickelt und nördlich des Causeway schwenkt der tiefe Priel genau nach Osten, ist schmal und dürfte schwierig zu finden sein, wenn bei Highwater das gesamte Areal eine konturlose Wasserfläche bildet. Ich merke mir trotzdem einige feste Marken, wo genau der Damm gequert werden muss und trampele zurück in den Ort und zu Trio.



Kirchenruine Lindisfarne

Jörg hat sich aufgemacht ins Museum, um die Geschichte der Insel kennen zu lernen.

Bereits 635 gründeten Mönche unter Führung von St. Aidan eine Abtei, die von St. Cuthbert weitergeführt wurde. Etwa ab 715 wurden die Lindisfarne Gospels, ein wundervoll gestaltetes Evangelienbuch, angefertigt, eines der ältesten erhaltenen.

Von hier wurde die Christianisierung Englands voran getrieben; aber es gab

auch Konflikte mit den vom Papst gesandten römischen Missionaren.

Am 8. Juni 793 überfielen Wikinger das Kloster.

Weitere Überfälle führten zur Aufgabe der Abtei unter dem Bischof Earldulf 875. Im 12. Jahrhundert wurde neben den Resten des alten ein neues Kloster gegründet, das bis 1545 bestand.

Neben der Abtei wurden immer wieder auch Befestigungsanlagen errichtet.

Meine etwas weniger ambitionierte Nachmittagstätigkeit beschränkt sich auf Wäsche waschen; Wind und Sonne helfen beim schnellen Trocken an Deck.

Aber nach seinem fast überschwänglichen Bericht ergreife ich Jörgs (teure) Eintrittskarte und nutze sie nochmal für einen Kurzbesuch im Museum, unmittelbar, bevor sie schließen. Schon eindrucksvoll, kann ich bestätigen.

Ziemlich irritierend, dass mein Handy nicht mehr geladen werden will.

Ohne Handyseekarte und ohne aktuellen Wetterbericht bin ich aufgeschmissen in diesen rauen Gewässern. Immer kurz nachdem ich das Ladekabel eingestöpselt habe, beendet das Miststück den Ladevorgang. Was ist da los?

Ich gebe nicht auf und monoton ziehe ich das Kabel raus und steck es wieder rein, hunderte Male, bis ich wenigstens 40 % Ladung erreicht habe.

Irgendwann unterwegs hat das vermalte Ding die Meldung abgesondert, dass der USB-Port dreckig oder Wasser drin sei.

Das ist es!

Durch die Feuchtigkeit in der Kajüte und nach den vielen Regengüssen und wohl auch durch Spritzer draußen hat die schlaue Automatik das Laden abgeschaltet.

Abends ploppt die Meldung auf, dass der USB-Port wieder ok sei.

So weit, so gut; aber ich bin gewarnt.

Wir hatten schon einen Handyreparateur in Edinburgh angerufen, das Problem geschildert und einen Besuch avisiert in einigen Tagen.

Vor dem Hintergrund dieser zusätzlichen Unsicherheit verzichten wir auf die Nerven kitzelnde Querung des

Causeway am frühen Morgen und verlassen die Insel seeseitig.



XXX

Eine Stunde später besinnt sich die müde Morgenbrise und beginnt kräftiger zu blasen. Traumhaftes Dahingleiten mit der Leichtwindgenau verschafft uns Geschwindigkeiten bis über 10 Knoten unter der immer höher steigenden Sonne. Fast 70 Quadratmeter Segelfläche machen es möglich, auch wenn sich diese inzwischen reichlich geflickt präsentieren.

Die Tücher sind in die Jahre gekommen und besonders beim Großsegel bin ich in Sorge, ob es den vor uns liegenden Strapazen auf dem langen Törn zu den Hebriden und zurück standhält; mit weiteren Schäden ist zu rechnen.

Die bisherigen Reparaturen haben meine Segeltuchreserven und Kleber-



XXX

bestände schrumpfen lassen. So habe ich bereits in Holy Island meinen Ältesten angerufen und gebeten, mir ein Paket mit umfangreichem Reparatset zu schicken.

Die Frage ist nur: wohin schicken? Letztlich entscheide ich mich für Fort Augustus in der Mitte des Caledoniankanals. Dort komme ich auf jeden Fall vorbei und die Kanalverwaltung unterhält ein Zentrum; die sollten mein Paket annehmen und für mich verwahren können, bis ich erscheine.

Zur Sicherheit telefoniere ich mit einer Dame namens Jennifer und verklick´re ihr mein Anliegen wortreich... naja... eher stammelnd; an das schottische Idiom muss man sich erst gewöhnen.

Alles ist auf den Weg gebracht, wir können uns wieder den Freuden des schnellen Dahingleitens hingeben. Mühelos lassen wir einen weiter draußen fahrenden Segler hinter uns, der wohl maximal fünf bis sechs Knoten erreicht und bald abdreht nach Eyemouth, das jetzt an Backbord auftaucht.

Für uns geht's flott weiter, aber die

letzten eineinhalb Stunden müssen auch wir motoren, Flaute pur.

Schottland ist erreicht!

In Hochstimmung nähern wir uns der wohl einmaligen Einfahrt in den Hafen von Dunbar. Gut, dass ein Fischerboot vor uns einläuft und auf diese Weise den Weg durch die vorgelegerten Klippen anzeigt.

Eindrucksvoll steigen die Felsen rechts und links der schmalen Fahrrinne wie in einer Gebirgsschlucht hoch. Gut, dass kein Seegang aus Nordwest herein steht, dessen Wellen meinen breiten Tri in der engen Einfahrt hin und her schaukeln würden. Gut auch, dass niemand entgegenkommt, einer von beiden müsste in dem Fall nachgeben und rückwärts fahrend die Enge frei geben.

Im Hafenbecken scheint erstmal alles belegt: Boje an Boje in der Nordwestecke, wo ich eventuell ankern und trocken fallen wollte ebenso, wie an der gesamten Pier alles voller Fischerboote. Ganz langsam dreht Trio eine Hafentrunde.

Direkt neben der Ausfahrt ein Hinweisschild: Visitor; aber ebenfalls belegt durch einen Fischerkahn.

Der Harbourmaster kommt zu Hilfe und beordert Trio zur Tankpier. Dann treibt er den Besitzer des Fischerkahns auf, der anschließend den Besucherplatz frei macht für uns. Ist mir ein wenig peinlich, aber der Fischersmann hat mit sowas schon gerechnet und geht in der hinteren Hafenecke längsseits eines Kollegen.

Wegen des Tidehubs mit langen Leinen binden wir unser Zuhause um 12.00 Uhr an und begeben uns nach der letzten kurzen Nacht zu einem ausgedehnten Mittagsschlaf in Morpheus Arme.



XXX