



Von Faro aus starten wir diesmal gleich Richtung Norden: wir wollen auf der Heimfahrt etwas vom Landesinneren von Portugal sehen und nehmen uns dafür ein paar Tage Zeit.

Wir fahren an vielen mit reifen Früchten übervollen Orangenbäumen vorbei, die Mandelbäume blühen hier schon seit einigen Tagen, viele Wiesen und sogar die Straßengräben an der sonst eher trockenen Algarve sind üppig grün.

In der Provinz Alentejo besuchen wir die am Rio Guadiana liegende alte Stadt Mertola.

Etwa 70km vom Meer entfernt ist hier der, sogar noch von den Gezeiten beeinflusste, letzte per Schiff erreichbare Hafen des insgesamt gut 700km langen Flusses.

Phönizer, Römer, Araber und Christen: alle herrschten von hier und nutzten diesen Hafen, um von hier Waren ins Landesinnere zu bringen, sowie die in der Nähe abgebaute Erze zu verschiffen.

Die Altstadt, überragt von einer mächtigen Festung und ringsherum von einer nahezu uneinnehmbaren, zinnenbegrenzten Mauer geschützt, liegt auf einem steilen Bergrücken direkt am Fluß.

Durch viele Ausgrabungen ist die Wichtigkeit und Geschichte gut belegt, in den Museen der Stadt werden alle Epochen anschaulich dargestellt.



Nördlich von Mertola werden der Fluß und seine nähere Umgebung durch den Naturpark "Vale do Guadiana" möglichst naturnah erhalten. Viele seltene Pflanzen und Tiere, an Land wie im Wasser, findet man hier noch. Ebenso nutzen viele Zugvögel die Flußlandschaft für eine Rast.

Ein Stück flußaufwärts fließt der Guadiana durch eine über viele Jahrtausende tief ins Schiefergestein gefressene Schlucht.

über kleine Straßen und schlammige Feldwege gelangen wir zum "Pulo do Lobo" und bestaunen dort, wie das Wasser, an einer Engstelle, mit viel Lärm etwa 15m in die Tiefe fällt.



Der Alentejo, was in etwa "jenseits des Tejo" bedeutet, ist die größte, aber auch am dünnsten besiedelte Provinz von Portugal.

In der flachen, mit leichten Hügeln durchzogenen Landschaft fahren wir an Getreidefeldern und Weinbergen sowie unzähligen Weiden mit Schafen, Kühen und Schweinen vorbei. Die liebliche Landschaft wird aufgelockert durch die oft vereinzelt stehenden Steineichen oder knorrige Korkeichen.

Typisch für den Alentejo sind die viele Olivenhaine: in den älteren stehen die Bäume eher unregelmäßig und hier müssen die Oliven arbeitsintensiv per Hand geerntet werden.

Die moderneren Plantagen kann man an den gleichmäßig verteilten Bäumen erkennen, die im Erntemaschinenfreundlichem Abstand gepflanzt wurden.

Mehrmals fahren wir hinter Lastwägen her, deren Ladeflächen voll mit frisch geernteten Oliven sind: es ist gerade Haupterntezeit.



In dem Ort Moura, der heimlichen Hauptstadt des Portugiesischen Olivenöls, besuchen wir zuerst ein kleines Museum zu dem Thema und hier sehen hier die früher übliche Art der Pressung.

Danach, auf dem Geländer der großen Olivenmühle im Ort, sehen wir die moderne Art der Ölgewinnung mittels Zentrifugen.

Beim Rundgang durch die Stadt laufen wir durch das Maurische Viertel, besuchen die Burgruine und haben einen schönen Ausblick über die Gegend vom hoch gelegenen Stadtpark, in dem sogar eine Thermalquelle sprudelt.





Nach 40 Jahren Hin und Her ob der Notwendigkeit wurde 1995 endgültig mit dem Bau des gut 450m langen Alqueva Staudammes begonnen. Ab 2002 wurde der Rio Guadiana zum größten Stausee der EU aufgestaut: hinter der knapp 100m hohen Staumauer erstrecken sich nun über 85km Länge 250qkm Wasserfläche mit etwa 1200km Küstenlinie.

Das umstrittene Projekt sollte neben Stromerzeugung vor allem mehr Produktivität in der Landwirtschaft bringen, da während der regenarmen Sommer die Bewässerung gewährleistet werden kann.

Viel wichtiger für die Gegend ist inzwischen das durch den riesigen See neu entstandene, und noch zu erschließende, Tourismusgebiet.



An manchen Uferabschnitten sieht man noch sehr deutlich, daß der See recht jung ist:

viele alte Eichen stehen nun mit ihren verwachsenen Stämmen direkt am Ufer oder sogar im Wasser. Immer wieder verschwinden, markiert von Verkehrsschildern, Straßen im Wasser und tauchen auf der anderen Uferseite wieder auf.

Von dem mittelalterlichen Ort Monsaraz, der auf einem Hügel am Westufer des "Grande Lago" liegt, haben wir einen tollen Blick in die Ferne und können uns von hier ein gutes Bild der neuen Landschaft machen.



Sicher hat die Lage am Fluß Einfluß auf die Geschichte gehabt: megalithische Funde, also einzeln stehende Menhire oder mehrere zu Steinkreisen angelegt, belegen eine Besiedelung schon zur Steinzeit.

An der Stadt Monsaraz selbst kann man durch die intakte Stadtmauer mit vier Toren, etliche große Kirchen, viele, weiß gekalkte Häuser an den enge Kopfsteinpflaster-Gassen sowie die Nähe zur Grenze nach Spanien die einst wichtige strategische Position der ganzen Umgebung erkennen.



Nach der Überquerung der Fluß Tejo ändert sich auch die Landschaft:

in den "Beiras", wie die Provinzen hier heißen, fahren wir an den höchsten Bergen von Festland-Portugal vorbei: der Serra de Estrella. Hier gibt es sogar ein Skigebiet! Hier in den Bergen spüren wir dann auch, daß es Winter ist: in der Nacht herrschen draußen etliche Minusgrade und ein eisiger Wind rüttelt am Auto.

Wir "biegen" nun wieder Richtung Spanien ab und treffen bei Salamanca auf die uns schon bekannte Strecke.



Statt durchs Baskenland fahren wir diesmal einen anderen Weg über die Pyrenäen: von Pamplona aus geht es in der Provinz Navarra hinauf in die Berge.

Der Paß "Puerto de Ibaneta" wird seit vielen Jahrhunderten zur Überquerung der Pyrenäen genutzt.

Er ist mit gut 1000m über Meereshöhe auch einer der "Höhepunkte" des etwa 800km langen Jakobsweges, also dem Pilgerweg zur Grabstätte des Apostel Jakobus im spanischen Santiago de Compostela in der Atlantikprovinz Galicien.



Mai

Portugal, Algarve: Faro > Olhao > Ilha de Culatra > Albufeira > Potimao > Ferragudo > Alvor > Sagres >

Portugal, Alentejo: Sines >

Portugal, Lissabon und Umgebung: Cascais >

Juni

Portugal, Lissabon und Umgebung: Cascais >

Portugal, Oeste: Peniche >

Portugal, Beira Litoral: Figueira da Foz > Baia de Sao Jacinto >

Portugal, Douro: Leixoes > Pavia de Varazim >

Spanien, Galicien: Baiona > Isla Cies > Ensenda San Simon > La Guia > Combarro > Isla Ons > Ensenads de Santa Eugenia de Riveira > Vilagarcia de Arousa > Isla Cortegada > Pobra do Carminal > Cabo Cruz >

SY MOMO

Jutta Richter und Heiko Sauber

Last change / letzte Änderung 15. Januar 2012©

www.SY-MOMO.de

Seite 5 von 43



Juli

Spanien, **Galicien**: Isla de Salvora > Carubedo > Muros > Finisterre > Camarinas > Ensenada de Mera > A Coruna > Ensenada de Carino > Cedeira > Foz >

Spanien, **Asturien**: Aviles > Lastres >

Spanien, **Kantabrien**: Santander > Santona >

Spanien, **Baskenland**: Bilbao >

August

Spanien, **Baskenland**: Bilbao >

Spanien - Frankreich, **Golf von Biskaya**: Bilbao nach La Rochelle >

Frankreich, **Charente Maritime**: Ile de Re > La Rochelle >

Frankreich, **Vendee**: Les Sables d'Olonne > Ile d'Yeu >

Frankreich, **Morbihan**: Belle Ile >

Frankreich, **Finistere**: Iles de Glenan > Audierne > Camaret-sur-Mer > Anse de l'Auberlac'h > Brest: Le Moulin Blanc >

September

Frankreich, **Finistere**: Camaret-sur-Mer > L'Aber Benoit > Roscoff/Bloscon >

Frankreich, **Cotes d'Armor**: Treguier >

Kanalinseln, **Jersey**: St. Helier >

Kanalinseln, **Guernsey**: Havelet Bay > St. Peter Port >

Kanalinseln, **Alderney**: Braye >

Frankreich, **Manche**: Cherbourg >

England, **Dorset**: Studland Bay > Poole Harbour: South Deep >

England, **Isle of Wight**: The Solent: Yarmouth >

England, **Hampshire**: Lymington >

England, **Isle of Wight**: Newtown River >

Oktober

England, **Hampshire**: River Hamble: Bursledon > Portsmouth > Gosport >

England, **Kent**: Dungeness East Roads >

Frankreich, **Pas de Calais**: Calais >

Frankreich, **Nord**: Dunkerque >

Niederlande, **Zeeland**: Vlissingen > Middelburg >

November

Niederlande, **Zeeland**: Middelburg > Goese Sas



Nach gut zwei Monaten in Deutschland geht es Anfang April zurück nach Portugal, diesmal viel schneller: per Flugzeug!

Wir sind eifrig dabei unsere MOMO wieder startklar zu machen: alle zum Streichen abgebauten Teile müssen, außen wie innen, wieder montiert werden. Unsere Windfahnensteuerung bekommt ihre letzten Epoxischichten und einige Lagen Farbe. Das Unterwasserschiff wird geschliffen, neu grundiert und mit Antifouling versehen. Neben leckeren Spezialitäten aus Portugal nehmen wir natürlich auch viele gute Erinnerungen an all die Freunde, die wir hier kennengelernt haben und mit denen wir hier eine schöne Zeit verbracht haben, mit auf die Reise.

Anfang Mai kommt MOMO, nach fast zwei Jahren an Land, endlich wieder ins Wasser!

Bruce, der Werft-Manager von Nave Pegos, hat MOMO, als sie im Kran über dem Wasser hängt, aus den Gurten rutschen lassen und sie so fast fallengelassen: das ist wohl seine Art sich zu verabschieden! (PS: auf eine ordentliche Rechnung mit ausgewiesenen Steuern warten wir noch heute!)



Die Algarve bietet uns jetzt im Frühling das richtige Wetter, um Segel, Technik und uns selber wieder fit zu machen!

Wir montieren unser Windfahne und sind sehr erfreut, daß sich MOMO so gut damit steuern läßt, also auch unsere durch viele Überlegungen entworfene Mechanik funktioniert!

Wir gewöhnen uns auch ganz schnell wieder an das Leben auf dem Wasser und freuen uns schon auf den Sommer, der auf uns wartet.





Im Veranstaltungskalender haben wir entdeckt, daß an einem Wochenende im Mai ein Formel Eins Rennen in Portimao stattfindet. Nicht auf der nahe gelegenen Autorennstrecke, sondern direkt vor unserem Ankerplatz: im Fluß Arade findet das Grand Prix-Rennen zur F1-H2O-World-Championship statt!



Wir sehen mehrere Renndurchläufe, bei denen die knapp 400kg schweren und etwa 6m langen Boote auf einem Luftkissen unter den zwei Rümpfen praktisch übers Wasser fliegen. An Land schnuppern wir später noch mehr von der Rennatmosphäre: wir können das Fahrerlager besuchen und schauen uns dort die Boote sowie deren Motoren an und sehen, ganz aus der Nähe, noch einige der 24 Fahrer von den neun Rennteams aus aller Welt.



An einem frühen Morgen Ende Mai umrunden wir das Cabo Sao Vicente, das südwestlichste Kap von Europa und schlagen unsere diesjährige Haupt-Richtung ein: nach Norden.

Der um diese Jahreszeit typische Nordwind "verordnet" uns immer wieder Ruhe-Tage am Ankerplatz, die wir auch gut nutzen können:

Um noch aktueller Wetter- und Warnmeldungen für die Schifffahrt zu bekommen, bauen wir einen Navtex-Empfänger ein.

Damit wir in den viel befahrenen Wasserwegen besser "gesehen" werden, rüsten wir unseren AIS-Empfänger auf ein neues AIS-Gerät zum Senden und Empfangen um (siehe AIS-Extraseite vom Englischen Kanal).



Im Haffgebiet von Aveiro sehen wir, ähnlich wie in der Lagune von Faro, große Salzgärten, Muschelsucher und natürlich die überall zu findenden Sportangler.

Seit Fertigstellung der aufwendigen Dammbauten, die weiteres Versanden der Lagune verhindern sollen, befindet sich hier auch wieder ein wichtiger Handelshafen: Holz, Papier, Metalle und Keramikprodukte fahren hier täglich, auf Küstenfrachtern geladen, an unserem Ankerplatz vorbei.



Hier legen wir, bei einem Wetterstopp, die im Winter geernteten und in Lake gereiften Oliven mit Gewürzen ein und verarbeiten einen "Berg" Zitronen aus dem Alentejo zu Marmelade.

Wir können die etwa 500km lange Portugiesischen Westküste beim ständigen Kreuzen gegen den Nordwind so richtig ausgiebig ;-) genießen.



Ein Stück der Küste kennen wir ja schon von unserer Reise im Herbst vor fast drei Jahren.

Bis nördlich von Lissabon segeln wir an einer eher felsigen Küsten vorbei, ähnlich wie an der West-Algarve, nur weniger intensiv bebaut. Dann folgen lange Sandstrände der sogenannten Silberküste, dahinter erstrecken sich ausgedehnte Pinienwälder.



Für ein paar Tage ankern wir etwas nördlich von Porto, der zweitgrößten Stadt Portugals. Vom großen Handelshafen Leixoes aus kommt man sehr gut per Bahn und Bus in die wichtige Industrie- und Handelsstadt.

Wir streifen erst etwas durch die Altstadt mit einigen barocken Kirchen und vielen denkmalgeschützten Häusern, laufen über breite Prachtstraßen sowie durch enge und aufgrund der hügeligen Lage oft gewundenen Gassen.



Von dem Platz an der Kathedrale hat man einen guten Überblick über die Stadt und das am anderen Flußufer gelegene Vila Nova de Gaia: hier, viele Kilometer von den flussaufwärts gelegenen Wein-Anbaugebieten entfernt und kurz bevor der Douro ins Meer mündet, befinden sich die Lagerhäuser der Portwein-Kellereien.



Viele der Kellereien haben immer noch britische Namen: die Engländer sind Ende des 17ten Jahrhunderts bei der Suche nach transportfähigem Wein hier in Portugal fündig geworden und haben erfolgreich ihre Handelsbeziehungen ausgebaut.



Die Herstellung von Portwein erfolgt durch die Zugabe von hochprozentigem Alkohol zu dem zu Most gepressten Trauben. Dadurch wird die Gärung gestoppt und der nun etwas höher prozentige Wein kann länger gelagert und konnte somit, ohne zu verderben, per Schiff z. B. nach England gesandt werden.

Das jeweilige Anbaugebiet, die verwendeten Traubensorten und natürlich der Jahrgang bestimmen die Qualität und entsprechend der Anforderungen werden nach etwa 2 Jahren die "Weine" von den großen Tanks zur weiteren Reifung gleich in Flaschen oder in kleineren Holzfässer umgefüllt.

So wandern noch ein paar Flaschen in unsere Bilge, um die "Reisefähigkeit" selbst auszuprobieren.



Mitte Juni segeln wir mal wieder über eine Grenze: wir sind in Spanien! Die Landschaft verändert sich jetzt deutlich: statt einer nahezu geraden Küste gibt es hier in Galicien endlich mal wieder

vorgelagerte Inseln und weit ins Land hineinführende Meeresarme. Die als Rias bekannten Buchten sind aus einst überfluteten Flußtälern entstanden und haben, im Gegensatz zu den durch Gletschern entstandenen Fjorden, einen flachen Küstenverlauf und sind nicht so tief.

In der Ferne sieht man hohe Gebirgszüge, die Fläche davor ist sehr grün durch große Waldflächen, dazwischen immer wieder Felder mit Getreide und Weinstöcken.



Die Autonome Region Galicien bildet die Nordwestecke der Iberischen

Halbinsel, wo sich zerklüftete Felsküsten mit feinen Sandstränden abwechseln.

Hier in den Rias Baixas, den "unteren Buchten" südlich des Kap Finisterre, sind die Sommer warm und trocken, während der Winter bringen die feuchten Atlantikwinde viele Regenfälle.





SY MOMO



Die vorgelagerten Inseln, seit 2002 im Nationalpark "Islas Atlánticas de Galicia" zusammen gefasst, bilden eine natürliche Barriere für die teilweise über 30km langen Rias.

Zum Teil sind die Inseln gesperrt und sind dadurch für einige Wasservogelkolonien ein wichtiges Brutgebiet. Auf der Inselgruppe Isla Cies kommen wir manchmal, obwohl wir nur auf den ausgeschilderten Wegen laufen, zu nahe an die Nester und müssen einige Male vor den im Sturzflug angreifenden Möven in Deckung gehen! Dafür sehen wir viele Jungtiere und hören deren Verwandte schreien.



In den durch die Inseln geschützten Rias sind über 3000 quadratische Holzflöße verankert, hier "Viveros" oder "Bateas" genannt. An jedem der etwa 25m langen Gestelle hängen ca. 500 bis zu 15m lange Seile. Daran werden Miesmuscheln gezüchtet, die hier im durch den Golfstrom nährstoffreichen und durch die Gezeiten sauerstoffreichen Wasser gut wachsen.

Wenn es vom Kurs passt, kann man auch prima zwischen diesen Plattformen durchsegeln.





In etwa eineinhalb Jahren bis zur Erntereife müssen die Fischer mehrmals die "Setzlinge" im Floß umhängen. Und immer wieder Floß und Seile kontrollieren. Viele Muscheln, immerhin wachsen hier die meisten in Europa, wandern in die Konservenfabriken und zu den großen Handelsketten.

Nach wie vor kann man in den örtlichen Auktionshallen, auch in kleineren Mengen, alle Arten von Muscheln und Meerestiere fangfrisch ersteigern.



Wohl aufgrund der geschützten Lage und der Nähe zu den großen Fanggründen entwickelten sich in Galicien die Fischerei und der Handel besonders gut. Vigo, am gleichnamigen Ria gelegen, soll sogar der größte Fischereihafen ganz Europas sein.

In der größten Stadt von Galicien kommen wir an etlichen Fischfabriken und einigen Werften vorbei, im Hafen werden Neuwagen aus der nahen Autofabrik auf Frachtschiffe gefahren und tagsüber herrscht reger Fährverkehr zu den "Islas Atlanticas" und dem gegenüberliegenden Ufer. Im 18ten und 19ten Jahrhundert, in ganz Europa herrschten wirtschaftlich schlechten Zeiten, verließen viele Galicier per Schiff ihre Heimat um, vor allem in Süd- und Nordamerika, neu anzufangen.



In der nächste Bucht, im Ria de Pontevedra, segeln wir, vorbei an ein paar Ferienorten, bis zum Ende und ankern vor dem Dorf Combarro.



Am Abend sehen wir im gut erhaltenen Ort Gruppen von Frauen in den schmalen Gässchen vor den Häusern sitzen: gemeinsam bereiten sie aus verschiedenen Blüten und Ästen den Blumenschmuck für die Feier des Fronleichnamfest vor.

In diesem Jahr wird, gleich nach dem religiösen Fest Corpus Christi, die Sommersonnwende gefeiert. Als es dunkel wird, werden an vielen Stellen entlang des Ufers, im Ort und auch auf vielen in den Berghänge verteilten Höfen Lagerfeuer angezündet.

Bei den vielen Festen dürfen natürlich gutes Essen und Trinken, sowie Musik und Tanz und Unterhaltung auf einem Jahrmarkt nicht fehlen.

Vom Ankerplatz aus sehen wir die alten und für die Region so typischen Getreidespeicher, Horreo genannt: das Erntegut sollte, wegen der hohen Luftfeuchtigkeit, luftig gelagert werden, aber nicht von Vögeln oder Schädlingen gefressen werden.



Der Unterbau besteht aus mehreren Säulen, die oben mit einer überhängenden Platte als Schutz vor für die am Boden lebenden Tiere abschließen. Darauf steht der eigentliche Lagerraum, je nach Region aus Granit und/oder Holz gebaut, mit vielen kleinen Lüftungsschlitzen. Die Kreuze über den ziegelgedeckten Dächern sollen "die bösen Geister" abhalten.

Die Speicher und anschließenden Häuser wurden praktisch direkt am Strand auf die Granitfelsen gebaut: so kann ein zwar schmaler, aber ebener Streifen fruchtbarer Erde für die Hausgärten genutzt werden.



Bei einer Wanderung hinauf in die Berge laufen wir an vielen Weinbergen vorbei. Die in der Region "Rias Baixas" angebauten Weine, vor allem die Weißweine aus der Albarino Rebe, passen hervorragend zu den Köstlichkeiten aus Meer und Land.



Die Gemüsegärten, oft direkt bei den Häusern, sind üppig bewachsen.

An den ansteigenden Hängen ist die Landwirtschaft nicht einfach: meist sind die Felder sehr klein, nur zu Fuß erreichbar und müssen in mühsamer Handarbeit bewirtschaftet werden.



Da wir die Erlaubnis zum Befahren und Ankern für die Nationalparkinseln beantragt haben, nehmen wir uns die Zeit und besuchen diese der Reihe nach. Die Illa de Ons ist als einzige der Inseln das ganze Jahr über bewohnt und die lokalen Fischer dürfen als einzige im Schutzgebiet um die Inseln herum fischen.



Auf der Atlantikseite gibt es eine spektakuläre Steilküste, auf der Riaseite einige schöne Sandstrände.



Salvora, die nördlichste Inselgruppe, liegt vor dem größten der Rias Baixas, dem Ria de Arousa.

Türkisfarbenes Wasser, gerundete Granitfelsen und ein Dickicht aus blühende Stechginster und Heidepflanzen begleiten uns bei diesem Ausflug. Wir sprechen mit ein paar Studenten aus Madrid, die auf einer Exkursion auf den Inseln unterwegs sind. "Bewaffnet" mit langen Stecken an ihren Rucksäcken laufen sie querfeldein über die Felsen und das Dickicht und scheuchen dabei viele Vögel auf, die dann über uns am Himmel kreisen.



Hier, im Nordwesten Spaniens, sehen wir praktisch jeden Tag grauschwarze Wolken von einem Waldbrand am Himmel:

neben der Unachtsamkeit sind es oft "wirtschaftliche" Gründe, weshalb viele der Brände entstehen. Wenn die Feuer schnell entdeckt werden, können sie, auch in unwegsamen Gelände, unter Einsatz von Hubschraubern und Löschflugzeugen gelöscht werden.

Die dichten Unterhölzer und ölhaltigen Pflanzen, vor allem die ausgedehnten Eukalyptusplantagen und Nadelholzwälder, verursachen leider oft, daß ziemlich große Landstriche schwarz verkohlt zurück bleiben.



Für ein paar Tage liegen wir am Ende des Ria de Arousa vor Anker. Von hier aus besuchen wir unsere letzte Parkinsel, die Illa de Cortegada. So weit innerhalb des Ria liegend ist sie gut vor dem rauhen Atlantikklima geschützt: neben einem dichten Lorbeerwald wachsen auf der Insel auch Eichen, Weiden und Erlen.



Gleich gegenüber liegt die Stadt Vilagarcia: sehr nahe zum Wasser führt hier die Eisenbahnstrecke von Vigo nach A Coruna vorbei. Per Zug fahren wir an einem Sonntag Morgen in gut 30 Minuten hinauf nach Santiago de Compostela.



Santiago de Compostela ist nicht nur die Hauptstadt Galiciens, sondern seit dem Mittelalter ein Hauptziel christlichen Pilgerfahrten, neben Jerusalem und Rom. Bekannt ist meist nur das letzte Stück des "Caminos de Santiago", der durch ganz Europa geht: von den Pyrenäen bis zur mächtigen, mehrmals vergrößerten Kathedrale von Santiago de Compostela.



Nach umstrittener Legende liegen hier die sterblichen Überreste des Apostel Jakobus, einer der Jünger Jesu Christi. Im 9ten Jahrhundert wurde an dieser Stätte eine Kirche gebaut, die sich zu dem Pilgerziel der Gläubigen entwickelt hat. Mit vielen Pilgern, Gottesdienstbesuchern und natürlich auch Touristen laufen wir durch die drei hohen Kirchenschiffe, vorbei an Kapellen und den Reliquien, und bestaunen die unzähligen filigranen Steinmetzarbeiten.



Die nahezu vollständig restaurierte Altstadt, fast überwiegend als Fußgängerzone ausgeschildert, ist seit vielen Jahren ein UNESCO Weltkulturerbe. Neben der überwältigenden Kathedrale gibt es noch etliche Kirchen und Klöster, oft an schön gestalteten Plätzen gelegen. In vielen Gassen befinden sich auf mindestens einer Seite Arkadengänge entlang der Häuser: so können, bei dem oft regnerischen Wetter, die Händler, Kunden und Cafebesucher im Trockenen verweilen.

Man erkennt die wandernden Pilger, neben Rucksack und Wanderschuhen, oft an dem Stock, dem getrockneten Kürbis als Wasserflasche und eigentlich immer an einer Jakobsmuschel. Sie galt einst als Nachweis, daß die Pilgerreise tatsächlich absolviert wurde und brachte dem Träger entsprechend Ansehen.

Inzwischen findet man das Symbol der Jakobsmuschel auf fast allen Abschnitten der Jakobswege: als Hinweis auf Herbergen, vor allem aber zur Wegmarkierung.

So auch am letzte Stück des Weges, der "zum Ende" der antiken Welt führt: zum Kap Finisterre.



Das Kap ist bei der Seeschifffahrt berüchtigt, denn die hier auf die Küste treffenden atlantischen Tiefdruckgebiete bringen oft starke Winde. Außerdem trifft der tiefe Atlantik nicht weit vor der Küste relativ abrupt auf den Festlandsockel und verursacht dadurch gefährliche Strömungen und oft eine ruppige See.

Der wichtige Leuchtturm von Finisterre steht, etwa 200 Meter über dem Meer, auf einer Granithalbinsel.





Trotz Leuchttürmen und all der modernen Navigationshilfen gibt es leider immer noch Schiffshavarien:

erst im Jahr 2002 zerbrach der Öl-Tanker "Prestige" hier vor der Küste und verursachte eine ziemliche Ölpest, die von Portugal bis Frankreich reichte.

Wir segeln entlang der Küste immer wieder an großen Gebieten mit Windrädern vorbei: ein idealer Platz, da es hier eigentlich ständig Wind hat und in den exponierten Lagen ja auch keiner wohnen will.

Man kann es auch als Zeichen sehen, daß der Energiehunger aller Länder mit weniger Erdöl gestillt werden kann und muß!

Unsere nächste größere Stadt in der Provinz Galicien ist La Coruna bzw. A Coruna in galicischer Schreibweise. Die geschützte Bucht an der Grenze zwischen Atlantik und Biskaya spielt schon lange eine wichtige Rolle: schon die Phönizer, Kelten und Römer nutzten sie als Hafen. Im 16ten Jahrhundert wurden viele Gebäude bei den immer wieder kehrenden Angriffen der aufstrebenden neuen Seemacht England zerstört.



Die Gegend hier an der "Nordwestecke" ist sicher die niederschlagreichste in ganz Spanien: es regnet hier fast jeden zweiten Tag!

Kein Wunder also, daß sich die Bewohner ihre Balkone vor den Wohnungen mit Glasfenstern "wetterfest" gemacht haben. "Galerias" oder "Miradores" werden diese hier genannt.

Und falls die Sonne doch einmal scheint spiegeln und blitzen die Häuserfronten in der "Stadt aus Glas" (Ciudad de Cristal).





Vom Hafen aus zieht sich der "Paseo Maritimo", eine mit breiten Fußgängerwegen neu gebaute Uferpromenade, etwa 12km um die Stadt:

zu Fuß, per Bus oder Straßenbahn oder mit dem Rad kommt man, ohne viele Steigungen, an den Stadtstränden und den meisten Sehenswürdigkeiten vorbei.

Im Aquarium lernen wir einiges über das komplexe Zusammenspiel von Tieren und Pflanzen der Unterwasserwelt im Meer vor der Küste.

Am Eingang zur Bucht steht ein weiteres Wahrzeichen der Stadt: der "Torre de Hercules". Der jetzige Leuchtturm, dessen Licht auch uns sicher in den Hafen geleitet hat, ist die Weiterentwicklung des von den Römern schon im 2ten Jahrhundert hier errichteten Leuchtfeuers.



Mitte Juli ankern wir, mal wieder auf weniger Wind wartend, in einer der fjordähnlichen Buchten, die hier Rias Altas genannt werden.

Die Bucht vor der Kleinstadt Cedeira erweist sich als ganz gut geschützt, mit guten Einkaufsmöglichkeiten und anderen, netten Ankerliegern.



Uns wird nicht langweilig, denn zusätzlich zu dem guten Ankerplatz ist hier ein guter Ausgangspunkt für Wanderungen in die Umgebung.

Nachdem wir uns einen Pfad durch ein Brombeer- und Farndickicht geschnitten haben, erreichen wir bei einer Wanderung den Leuchtturm auf der Halbinsel inmitten der Bucht und laufen, diesmal auf einem gut ausgeschnittenen und beschilderten Weg, zurück zum Hafen. Eine längere Wanderung geht vom Hafen aus etwa 350 m hinauf zu einer Hochebene und weiter entlang des Höhenkamms.





Von hier oben haben wir oft ganz spektakuläre Blicke auf die Steilküste, durchwandern viele Eukalyptusplantagen und laufen am Rückweg über die inneren, grünen Täler zurück zum Hafen.

Im Touristenbüro hatten wir diesmal viel Glück: Informationen und Skizzen zu den Wegen und eine nette, Englisch sprechende Angestellte.



Da wir uns noch ein paar Plätze an der Nordspanischen Küste ansehen wollen, nutzen wir ein Wetterfenster und segeln mit günstigen Winden zügig nach Osten. Für einen geplanten Besuch der "Picos de Europa" suchen wir einen günstigen und sicheren Platz für MOMO, der natürlich nicht zu weit von dem Küstengebirge entfernt sein sollte.



Asturien ist die nächste Autonome Gemeinschaft von Spanien, die wir diesen Sommer besuchen.

Die etwa 350km lange Küste hier wird als "Costa Verde" bezeichnet. Zu

Recht, denn die üppigen Niederschläge regnen sich hier vor den hohen Bergen ab und die Landschaft erscheint in vielen Grüntönen.

Wir wollen in den Bergen des nahen Kantabrischen Gebirges Wandern gehen: im Nationalpark Picos de Europa.





Im Gebiet des Nationalparks, der 40km lang und 20km breit ist, soll es mehr als 200 Gipfel über 2000 Meter Höhe geben!

Und das nur 20km von der Küste entfernt!

Am ersten Tag laufen wir einen Teil des 12km langen Wanderwegs entlang des Rio Cares: der Fluß hat über viele Jahrhunderte eine spektakuläre Schlucht in die Karstfelsen gegraben.

Um wieder zum Ausgangspunkt der beliebten Route zurückzukommen muß man entweder die 12km im Garganta del Cares wieder zurück laufen oder auf der Straße fast 100km um das Gebirge herum fahren!



Am Nachmittag laufen wir auf der anderen Seite des über 2600m hohen zentralen Bergmassivs Los Urielles einen wunderschönen Weg in die Berge hinauf. Hier sind wir fast alleine: nur ein paar Kühe und Ziegen stehen grasend auf den Almweiden.

Wir übernachten in der "Hauptstadt" des asturischen Teils der Picos, in Cangas de Onis. Am Abend stehen hier überall die Spezialitäten der Gegend auf der Karte: deftiger Bohneneintopf (fabada asturias) aus weißen Bohnen mit Fleisch und Würsten sowie schwungvoll eingeschenktem Apfelwein (Sidra).





Am nächsten Morgen fahren wir sehr bald, bevor die schmale Straße für den Privatverkehr gesperrt wird, von Covadonga aus in die Berge hinauf. Nach Norden kann man bis zum Meer schauen, im Süden sieht man die schneebedeckten Bergspitzen des gut 2500m hohen westlichen Bergmassivs El Cornion.

Unter dem verkarsteten Kalksteingebirge befindet sich ein weit verzweigtes Höhlensystem, zum Teil mehrere Kilometer lang und über einen Kilometer tief unter der Oberfläche.



Hier oben, auf über 1000m Höhe, befinden sich neben dem Besucherzentrum und einer aufgelassenen Erzmine zwei Gletscherseen: Lago Enol und Lago La Ercina.

Bei der Umrundung der beiden Seen wandern wir über teilweise ziemlich steile und rutschige Almwiesen mit weidenden Milchkühen, durch Eichen- und Buchenwälder und klettern über einige Felsbrocken.

Bei der Heimfahrt fahren wir durch die vom westlichen Fluß Ria Sella tief in den Fels gegrabenen Schlucht Desfiladero de los Beyos. Über die enge und kurvige Straße geht es hinauf und über einen 1200m hohen Pass in die südliche Nachbarprovinz Kastilien-Leon.

Hier, auf der Südseite des Gebirges, herrscht ein viel trockeneres Klima: Wiesen und Felder sind braun gefärbt, zum Teil wird schon geerntet.



Für den Ausflug in die Picos de Europa lag MOMO im Hafen von Aviles.

Hier im Zentrum steht seit kurzem das neugebaute und sehr moderne "Centro Cultural": ein Konzert-, Ausstellungs- und Museums-Komplex, entworfen vom bekannten Architekten Oscar Niemeyer.

In der gut erhaltenen Altstadt laufen wir durch gepflasterte Gassen, über etliche große Plätze und in einigen Parks.

Viele der gut erhaltenen Häuser haben Arkadengänge, die an die Zeit als bedeutender Markort erinnern.



Schinken in allen Größen



sowie die vielen Käsesorten aus der Region werden hier immer noch am Markt angeboten.



Und natürlich auch Fisch!



An diesem Wochenende Ende Juli ist in der Stadt einiges geboten: am Vormittag findet ein Oldtimer-Motorradrennen statt, direkt neben unserem Liegeplatz entlang der Hafestraße.

Am Abend bummeln wir über den Platz, wo die große Kulturveranstaltung der Stadt stattfindet: das "Festival Intercelticu".

Keltische Musik, sogar von Irland und aus Großbritannien kommen Musiker, einige Stände mit "alten Gebrauchsgegenständen" und natürlich viel "rustikales" Essen und Trinken sorgen für eine gute Stimmung.



Bei unserer Ankunft hier sind wir durch einen langen, gut geschützten Industriehafen gefahren, vorbei an großen Haufen mit Schrott und haben in der Nähe von rauchenden Schloten festgemacht.

Durch die Lage von Aviles entstand hier im 20ten Jahrhundert eine große Stahlindustrie, die nun, aufgrund der sich ändernden Märkte, immer mehr an Bedeutung verliert.

In der Nacht sind die bei der Stahlverarbeitung entstehenden Lichterscheinungen und Rauchwolken ziemlich beeindruckend.





Nach einem Zwischestop in Lastres, wo wir sogar zum Schwimmen ins erfrischende Meer gegangen sind, segeln wir in die kleinste der Autonomen Gemeinschaften hier an der

Küste: nach Kantabrien.

Wir ankern in der Bucht der Hauptstadt Santander, einem eleganten Seebad mit vielen Stränden und einem vollen Sommerprogramm:

in der Altstadt stehen Bühnen und Buden vom Stadtfest und jeden Abend gibt es Live-Musik von der nahen Freilicht-Bühne. Wir laufen viele Kilometer durch die schöne Stadt sowie die Parks und Museen.



Per Bus fahren wir von hier ins Landesinnere, um uns die Höhlen "Cuevas de Puente Viesgo" anzusehen. In dem kegelförmigen Berg können zwei Höhlen besichtigt werden, wo an Wänden und Decke Einritzungen und Zeichnungen gefunden wurden, die aus der Steinzeit stammen.



Vor etwa 14 000 Jahren wurden hier Tiere wie Wisent, Hirsch und Pferd, aber auch Punkte und Handumrisse, zum Teil die Unebenheiten des Gestein ausnutzend, in verschiedenen Techniken und Farben aufgebracht. Ein faszinierender Einblick in die Lebensweise früherer Menschen!



Die Autonome Gemeinschaft Baskenland ist Anfang August unsere letzte Station an der spanischen Nordküste.

Außer der hier Euskadi genannten Region zählen Navarra in Spanien sowie ein Teil des französischen Departement Pyrenée-Atlantique zum Baskenland. Die Sprache der Basken hat keine Verwandtschaft zu irgend einer anderen Sprache und ist für unsere Ohren und Augen sehr gewöhnungsbedürftig.



Wir ankern hinter den Wellenbrechern des neuen Hafens von Bilbao, vor dem Ort Getxo und fahren von hier mit der modernen Metro ins Zentrum von Bilbao.

Der Fluß Nervion, hier im Mündungsbereich Ria de Bilbao genannt, war eine wichtige Lebensader für das gut 15km flußaufwärts liegende Stadtzentrum. Durch die geschützte Lage haben sich auch hier Schwerindustrie sowie Chemiewerke angesiedelt, dazwischen liegen Arbeitersiedlungen und, auf der anderen Flußseite, feudale Villen.



Wir laufen zuerst durch die Altstadt mit etlichen engen Gassen, der Kathedrale und dem Baskischen Museum. Dort steht im Obergeschoß ein riesiges Relief der gesamten Provinz.

Über eine der vielen Brücken geht es zur Neustadt, die mit breiten Straßen und vielen Grünflächen großzügig angelegt wurde.

Mit der Standseilbahn "Funicular de Atxanda" fahren wir einen steilen Hügel hinauf und haben von dort oben einen schönen Blick über Bilbao.





Die spektakulärste Sehenswürdigkeit der Stadt ist das nach 4 Jahren Bauzeit 1997 fertiggestellte Gebäude des Guggenheim-Museums: Titanblech, Glas und Kalkstein bestimmen die gewagten Formen des Kunst-Museums mit vielen Meisterwerken der modernen und zeitgenössischen Kunst.

Weitere spektakuläre Bauten, sowie die Umgestaltung einiger Industriezonen der Stadt folgten und sorgen nun für ein modernes Image. In einem Teil einer ehemaligen Werft entstand ein neues Meeresmuseum. Vor dem Gebäude stehen einige Schiffe im Trockendock und durch die Ausstellungen bekommt man einen guten Eindruck über die Entwicklung zur wichtigen Hafenstadt an der Nordküste Spaniens.

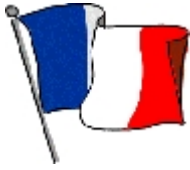


Kurz vor der Mündung ins Meer überspannt den Fluß noch einen ganz besondere Brücke: die "Puente Colgante". Die "Hängende Brücke" ist eine Schwebefähre, die schon seit 1832 Personen, Autos und Waren über den Fluß bringt. Damit weiterhin bis zu 45m hohe Schiffe in den Fluß hinein fahren konnten wurde diese Konstruktion aus einer Gondel an langen Seilen gewählt.





SY MOMO



Von Bilbao aus verlassen wir die spanische Küste Richtung Frankreich.

Gleich am ersten Abend, kurz vor dem Dunkel werden und bei Windstille, fahren wir unter Motor in eine lange

Schwimtleine hinein. Diese wickelt sich so oft um den Propeller, daß die Maschine stehen bleibt!

Die Versuche die Leine von Bord aus sowie schwimmend und tauchend im Wasser wieder los zu schneiden führen leider zu keinem Erfolg.

Praktisch täglich sehen wir Netzfragmente, Leinen, Paletten, Kisten und noch viel mehr anderen Müll auf dem Meer schwimmen.

Eigentlich ein Wunder, daß es so lange gedauert hat, bis wir da mal in was hinein gefahren sind.



Nachdem auch wieder etwas Wind aufkommt, probieren wir zum ersten Mal ein neues, gebraucht erstandenes Segel aus. Durch die im Segel eingenähte "Tragfläche" fällt es beim Hin und Her rollen nicht mehr zusammen und knallt entsprechend auch nicht mehr, wenn wieder Wind hineinkommt.

Leider ist es zu klein für unsere Masthöhe und unsere vollbeladene MOMO!



Vor dem nächsten angekündigten Starkwind schaffen wir es trotz Strömung unter Segel einen guten Ankerplatz zu erreichen und dort schafft es Heiko, nach einer mühsamen Stunde im trüben Wasser, die Leine entfernen.

Froh, daß wir nun auch per Maschine wieder mobil sind, machen uns Wind und Wellen im Lee der Ile de Re fast nichts mehr aus.



SY MOMO



Wir beschließen nach dieser unangenehmen Anreise für einen Tag in die Marina zu gehen, um uns La Rochelle anzusehen und Frischsachen einzukaufen.

Als "Willkommensgruß" besuchen uns hier 4 französische Zollbeamten, die gleichzeitig in allen Ecken von MOMO zum Suchen anfangen.

Nach was sie gesucht haben wissen wir bis heute nicht, nur, daß sie dabei Teile der Einrichtung beschädigt haben und es nicht einmal für notwendig erachtet haben, uns dies zu sagen!

Durch das unprofessionelle Verhalten der Beamten sowie einem Teil des Marinapersonals bleibt für uns bei La Rochelle und französische Behörden ein ziemlich bitterer Beigeschmack.

Von La Rochelle aus segeln wir an einem Tag entlang der Küste nach Les Sables-d'Olonne.

Um das Wetter auszunutzen halten wir nur für Übernachtungsstops auf den Inseln Ile de Yeu, Belle-Isle und den Iles de Glenan.

Mitte August ist hier ziemlich viel los, so sind die Buchten und Häfen voll und durch die Fähren und Ausflugsboote ist ein ständiges Kommen und Gehen.



Für die Umrundung des süd-bretonischen Kaps "Pointe du Raz" nutzen wir das ruhige Wetter und die günstige Zeit der Gezeiten. Ein komplettes Regattafeld segelt uns entgegen und etliche Segelboote mit uns nach Norden.

Viele Engländer und Nord-Franzosen sind auf der Rückreise von ihrem Sommerurlaub.

Wegen der starken Strömungen und der vielen gefährlichen Unterwasserfelsen gibt es hier wieder viele Leuchttürme und Seezeichen.

Viele davon kennt man von Fotos: im vom Sturm aufgepeitschtem Wasser stehen sie auf winzigen Felsinseln im Meer.



SY MOMO

Jutta Richter und Heiko Sauber

Last change / letzte Änderung 15. Januar 2012©

www.SY-MOMO.de

Seite 30 von 43



SY MOMO



In der großen Bucht von Brest suchen wir uns für das ILLW (Internationales Leuchtturm und Leuchtschiff Wochenende) einen ruhigen Platz zum Ankern und Funken aus.

Jedes Jahr versuchen am dritten Wochenende im August Funkamateure auf der ganzen Welt von Leuchttürmen aus aktiven Funkbetrieb zu machen.

Und seit 2004 funken wir da kräftig mit: als Maritime-Mobile-Station sind ja sowohl die Türme als auch die Funkverbindung für uns von Bedeutung!



Ende August laden wir festliche Kleidung, Reiseführer und unsere Campingausrüstung in einen knallroten Fiat 500 und fahren mal "schnell" zur Hochzeit von Juttas Schwester nach Kappeln an der Schlei!

So nahe wie hier mit dem Brautpaar Elvi und Walter sind wir selten an einem Leuchtturm!



Am Hinweg der 3600km langen Strecke fahren wir durch Belgien und Holland, um schon mal nach einem Winterstellplatz für MOMO zu suchen.

Zurück in Frankreich besuchen wir die Stadt Brest. Durch die günstige Lage war der Naturhafen schon immer fest in militärischer Hand. Bei einer Führung durch das Militärgelände können wir sogar einen Mienensuchboot besichtigen.

Ein wenig gibt uns das schon zu Denken: noch immer tauchen hier Mienen aus dem Weltkrieg auf!

Es ist nicht unbedingt eine schöne Vorstellung, was alles passieren kann, wenn man seinen Anker auf so etwas schmeißt.



SY MOMO
Jutta Richter und Heiko Sauber



Einen weiteren Tag verbringen wir im meereswissenschaftlichen Zentrum gleich neben der Marina, dem Oceanopolis.

Im ersten Pavillon stehen wir in den Tropen: die Unterwasserwelt mit Korallenriffe mit Haien und den bunten Bewohnern; Überwasser dann Mangroven und einen großen tropischen Wald im Gewächshaus. Im Polar Pavillon können wir Pinguine, Robben und andere Bewohner der kalten Welt beobachten.

Dem Ökosystem der Bretagne und der Biodiversität sind zwei andere große Gebäude gewidmet, alles viel zu viel für einen Tag!



Für die nächste Engstelle vor der Küste, dem Chenal de Four, berechnen wir unsere Abfahrtszeit wieder nach den Gezeiten. Diesmal kommt noch dicker Nebel mit dazu, der uns leider nur sehr wenig von der schönen Küste sehen läßt.

Nach diesem nordwestlichsten Punkt von Frankreich haben wir "offiziell" den Ärmelkanal erreicht.

Für einige Tage liegen wir im verschlafenen aber wunderschönen L'Aber Benoit an einer Boje während es draußen stürmt und regnet.

Im Ria liegen wir gut geschützt und genießen ein paar Tage Ruhe und das schöne Tal.

Gut, daß Elvi und Walter nicht, wie eigentlich geplant, nach der Hochzeit mit zum Segeln gekommen sind. Das wäre eine Woche Landurlaub für sie geworden.



Anfang September ist es hier in der Nord-Bretagne schon ziemlich ruhig, nur noch wenige Schiffe sind unterwegs. So segeln auch wir, so gut es eben in dem durch Strömung beeinflussten Gewässern geht, weiter nach Osten. Nächstes Ziel sind die Kanal-Inseln Jersey und Guernsey.



Für fünf Tage liegen wir mit MOMO in Saint Helier auf der Insel Jersey, der südlichsten und größten der Kanalinseln.

Die Inseln sind weder Kronkolonie oder ein Teil des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland noch ein Mitgliedsstaat der EU. Sie unterstehen direkt der britischen Krone, als Kronbesitz.

Durch diesen Sonderstatus, mit eigener Gesetzgebung und Rechtsprechung, haben sich hier viele Banken und Versicherungen angesiedelt.



Der Unterschied zwischen Niedrigwasser und Hochwasser beträgt hier bis zu 12m!

In einigen Hafenbecken liegen und stehen die Schiffe bei Ebbe im Trockenen, auf Sand und Matsch.

In den Marinas schwimmen die Schiffe weiter an den Schwimmstege, da in der Einfahrt eine Mauer genug Wasser im Becken behält. Um Ein- oder Auszufahren kann man auf Anzeigetafeln sehen, wie viel Wasser sich oberhalb dieser Maueroberkante befindet.

Wenn man bei Niedrigwasser ankommt, kann man am Wartesteg im tiefen Wasser vor der Marina festmachen.





In der Hauptstadt Saint Helier herrscht reger Betrieb: viele Einwohner der Insel arbeiten hier und durch den lebendigen Hafen sowie die Industrieansiedlungen müssen alle Menschen und Waren durch dieses Nadelöhr! Die alte Innenstadt, mit schönen Gebäuden aus der Viktorianischen Zeit, ist teilweise als Fußgängerzone mit vielen Geschäften und Lokalen, sogar ein überdachter Markt mit schönen Verzierungen ist hier erhalten geblieben. Vom Berg oberhalb der Stadt, hier thront das Fort Regent, welches zum Sport- und Unterhaltungszentrum umgebaut wurde, hat man einen guten Überblick: bei Ebbe kann man von hier die riesigen Flachstellen vor der Küste gut erkennen!



Genau jetzt in der Woche findet auf Jersey die "Herbst-Wanderwoche" statt. Von der Tourismusbehörde werden jeden Tag mehrere geführte Touren zu unterschiedlichen Themen veranstaltet. Eine Broschüre gibt uns Überblick zu dem Thema, der Dauer sowie dem Startpunkt, es steht sogar geschrieben, mit welchem Bus man fahren kann und welches die entsprechende Haltestelle ist. Wir lernen viel über die Geschichte Jerseys während der Deutschen Besatzung im Zweiten Weltkrieg. Beim Besuch der jetzt als Museum "Jersey War Tunnels" genannten Stollen kann man eine kleine Vorstellung bekommen, mit wie viel Aufwand die Verteidigung der Inseln vorbereitet wurde.

Wir laufen meist auf den sogenannten "Green Lanes": nur 25km/h darf man hier fahren und Fußgänger, Radfahrer und Reiter haben hier Vorrang vor den Autos.

Die meisten Gutshäuser auf dem Land bestehen oft aus dem Wohnhaus mit Nebengebäuden und Stall, sehr oft findet man auch einen Gemüsegarten an Anwesen. Viele Sonnenstunden und der warme Golfstrom beeinflussen hier das Klima sehr positiv, hier wachsen neben Palmen auch Bananen!





Bei einer anderen Wanderung geht es durch Wälder und Felder zu einem großen Kartoffel-Bauernhof, dann vorbei an vielen Wiesen mit den "berühmten" Jersey-Kühen und später probieren wir alle sogar noch frisch geerntete Erdbeeren!



Immer wieder werden wir von den Wanderführern, alles stolze Inselbewohner, auf die Unterschiede zur Nachbarinsel Guernsey aufmerksam gemacht: neben den offensichtlich unterschiedlichen Regierungen und verschiedenen Währungen, gibt es auch Unterschiede bei den Kühen und deren Milchprodukten, den blühenden Lilien in den Vorgärten, den Farben der Granitsteine....

Bevor wir die Insel verlassen nutzen wir hier den hohen Tidenhub und lassen MOMO, an eine Hafenmauer gelehnt, trocken fallen.

Neben dem Abkratzen vom Unterwasserschiff können wir den Schaden, den die Leine an unserem Propeller bzw. Stevenrohr verursacht hat, neu abdichten. So können wir auch die 4 abgedrehten Schrauben an der Flex-Kupplung austauschen, ebenfalls ein Schaden, der durch die Leine im Wasser verursacht wurde.



Die Insel Guernsey ist unsere nächstes Ziel. Gegenüber der Hauptstadt St. Peter Port liegen gleich die Nachbarinseln Herm und Sark.

Die Victoria Marina liegt auch hier direkt vor der Altstadt: wir bummeln an den vielen Geschäften in der Fußgängerzone vorbei und besuchen das neben der Hafeneinfahrt thronende Castle Cornet.





Im Zweiten Weltkrieg erbauten auch hier die Deutschen für den "Atlantikwall" viele Befestigungsanlagen: Wachtürme, Bunker und sogar unterirdische Krankenhäuser.

In einem Bunker oberhalb der Stadt war ein Funk-Hauptquartier untergebracht. Als ein Museum wieder hergerichtet, kann man dort die unterirdischen Räume mit den Funkgeräten und den Verschlüsselungsmaschinen besuchen.



Per Bus machen wir eine Inselrundfahrt. Im Norden und an der Westküste rollen

ziemlich große Wellen heran, die Küste sieht hier bei den stürmischen Winden ziemlich gefährlich und unnahbar aus.

Zum Wandern gehen wir an die Südküste: fast überall ist hier eine Steilküste, entlang der sich ein prima Wanderweg zieht.



Schon den ganzen Sommer über finden wir entlang all unserer Wanderwege viele Brombeeren, jetzt im Herbst sind sie oft reif und eine schöne Wegzehrung!

Eine interessante Art des Einkaufens finden wir an manchen Kreuzungen und Wegen: in kleinen, überdachten Ständen bieten Hobbygärtner ihren Überschuß aus dem Garten an. Neben dem frischen, lokalen Obst und Gemüse ist das Besondere, daß es ohne Verkäufer geht: Waren und Geld liegen einfach offen da, anscheinend sind die Leute hier noch sehr ehrlich.





Von der Kanalinsel Alderney kommend, fahren wir auf der Südseite des Englischen Kanals Richtung Kap de La Hague und weiter Richtung Cherbourg.

Hier im Englischen Kanal können wir durch den neuen AIS-Sender-Empfänger alle Frachtschiffe und Fähren auf dem Monitor "fahren" sehen und diese können uns ebenso sehen!

AIS steht für: **A**utomatisches **I**dentifikations **S**ystem und ist seit 2004 bei der Berufsschiffahrt auf Frachtschiffen und Tankern, Schiffen über 20m Länge, sowie den meisten Fähren zwecks Kollisionsverhütung vorgeschrieben.



Es werden über zwei festgelegte UKW-Funkkanäle u.a. die Position, Fahrrichtung und Geschwindigkeit sowie die Schiffsdaten wie Name und MMSI-Nummer übermittelt. Jedes Schiff bekommt eine eindeutige "Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes" (engl. **M**aritime **M**obile **S**ervice **I**ntity).

Uns hat die Bundesnetzagentur diese MMSI 211239040 zugewiesen.

In manchen Gebieten wird der Funkverkehr von Landstationen mit "abgehört" und die empfangenen Daten ins Internet gestellt.

So kann man ganz bequem von Zuhause aus einen Einblick in "Live"-Schiffsbewegungen in einigen Gebieten der Welt haben.

Eine solche Seite ist z.B.: www.marinetraffic.com



Unser Transceiver "easyTRX2" von



kann zusätzlich alle Daten, die gesendet und empfangen werden, aufzeichnen. So können wir nun im Nachhinein leicht unsere abgeseelte Strecke auf einer Karte sichtbar machen. Hier zum Beispiel die [Route 2011](#).

Außerdem haben wir noch ein paar "schönen" Passagen vom Sommer 2011 mit allem umliegenden Schiffsverkehr zum Anschauen auf Google Earth Karten vorbereitet.

Der "Schieber" links oben "lässt die Schiffe auf der Karte fahren"!



Von Cherbourg in Frankreich kommend queren wir den Ärmelkanal und erreichen nach gut 60 Seemeilen die Südküste von England.

Wir wollen uns hier einen kleinen Eindruck verschaffen, denn nächsten Sommer wollen wir ja einmal um Großbritannien herum segeln. Die weißen Kreidefelsen von der Isle of Wight bekräftigen schon mal unsere Vorstellungen!



Die Strömungen, die um die Isle of Wight herrschen, können ganz schön stark sein:

in der Engstelle bei den "Needels" genannten Felsnadeln "schießen" wir mit gut 4 Knoten extra in den Solent hinein!

Nachdem ja in der Bretagne schon vor drei Wochen für viele Boote Saisonende war, dachten wir, daß wir hier auch eine ruhige Nachsaison haben werden.



Der Solent ist das Seegebiet zwischen der Isle of Wight und dem "Festland", DAS Segelgebiet hier in England. Deshalb sind hier auch alle Flüsse und Buchten mit Marinas, Stegen und Bojen überfüllt und Ankerplätze ziemlich rar.

Da der Wetterbericht für die nächsten Tag schönes, warmes Sommerwetter verspricht, sind auch entsprechend viele Schiffe unterwegs.



SY MOMO



Lymington ist unser erster Ort und auch hier entspricht alles unseren Vorstellungen:

ein bezahlbarer Liegeplatz direkt in der Stadt, die High Street als typisch englische Einkaufsstraße, viele Pubs und Inns...

Wir wandern am Küstenpfad vorbei an den aufgelassenen Salzlagenen, durch die Sumpflandschaften mit einigen Vögeln und entlang vieler Weiden mit grasenden Pferden.



Endlich denken wir mal an einen Behälter und pflücken uns genügend Brombeeren für einen schönen Nachtisch an Bord.

Wir ankern für ein paar Tage, mit vielen anderen Booten, in der großen Bucht von Newtown auf der Nordseite der Isle of Wight. Die Bucht ist ein Nationales Naturreservat und wird vom National Trust verwaltet, der sich auch um die Mooring-Bojen und Anlegestege kümmert.

Zum Glück finden wir eine Stelle, die tief genug für unseren Tiefgang ist, denn etliche Segelboote verbringen in der Nacht ein paar Stunden ziemlich schräg, als es bei Ebbe bei ihnen zu flach wird.





Durch einen Kontakt vom Flohmarkt können wir in der nächsten Bucht vor Portsmouth kostenlos an einer großen Mooring-Boje liegen bleiben.

Doch der jetzt eindrücklich mit Wind und Regen kommende Herbst macht uns an dem relativ offenen Liegeplatz keinen Spaß und so legen wir uns auf die Westseite der Bucht nach Gosport.

Hier, aus der Distanz, gefallen uns die vielen Militärschiffe und großen Fähren auch besser!

In den Tagen treffen wir immer wieder Mitglieder des Hardway Sailing Clubs.

Etwas überrascht sind wir, als wir auf Deutsch angesprochen werden, wie es denn auf der Hochzeit war! Patrick und Kerstin von der SY Bluenose sind gerade von ihrem Nordsee-Sommertörn zurück und wir hatten mit ihnen im Sommer bei ihrer Fahrt von den Orkney-Inseln nach Norwegen am Funk gesprochen.

Wir treffen uns in Gosport auch mit Phil, dessen Boje wir benutzen konnten, und können ihm auch ein paar Tipps zur Installation seiner Funkanlage an Bord geben.



Nach ein paar Tagen mit Wandern und Ausruhen im Newtown Estuary geht es am Samstagvormittag zum Fluß Hamble.

Es kommen uns Unmengen an Schiffe entgegen: jeder will das letzte schöne Wochenende noch mal genießen! Wir finden mit viel Glück einen privaten Liegeplatz und gehen erst mal ausgiebig in den Läden der örtlichen Schiffsausrüster stöbern!



Am nächsten Morgen, bei eher sommerlichen Temperaturen, laufen wir zu einem Boots-Flohmarkt in Richtung Southampton.

Endlich mal wieder, wir waren schon lange an keinem Platz mehr, wo so etwas stattfindet.

Wegen des schönen Wetters sind hier eigentlich alle guter Laune. So erstehen wir ein paar Schnäppchen und haben ein viele gute Gespräche mit Verkäufern und Besuchern.





SY MOMO



Zwischen Dover in England und Calais in Frankreich ist der Ärmelkanal nur 22 Seemeilen breit, doch die sind ziemlich dicht befahren: große Frachtschiffe, die in dem Verkehrstrennungsgebiet wie auf einer Autobahn fahrend aus zwei Richtungen kommen, einige Fischerboote und natürlich die vielen Fähren, die trotz Eurotunnel immer noch "oberirdisch" verkehren.



Die Nordseeküsten von Frankreich, Belgien und der Niederlande empfangen uns mit milchig-braunem und oft sehr flachem Wasser. Wir segeln an Dunkerque, Oostende und Zeebrügge vorbei, große Häfen mit vielen Industrieanlagen.



Hier verabschieden wir uns für dieses Jahr vom Meer und biegen in das vielbefahrenen Fahrwasser der Westerschelde ein: von hier kann man über Antwerpen und weiter durch Kanäle Richtung Frankreich fahren. Oder wie wir in Vlissingen durch eine Schleuse nach Norden in die Holländischen Binnengewässer abbiegen.



SY MOMO



Nachdem wir spät abends durch die Schleuse gefahren sind verbringen wir eine ruhige Nacht im Jachthaven Schelde in Vlissingen.

Als am Sonntagmorgen die Brücken wieder zum Arbeiten anfangen fahren wir, bei herrlichem Sonnenschein, im Kanaal door Walchern Richtung Middelburg.



Neben uns zwei Segelbooten sind auf dem Wasser einige Ruderboote und Kanus unterwegs und entlang des Kanals sehen wir viele Radfahrer.

Berufsschifffahrt gibt es hier natürlich auch, so sehen wir auch einige Binnen-Frachtschiffe und etliche Ausflugsboote: viele davon die so typisch holländischen Plattbodenschiffe mit den seitlich angebrachten Schwertern.



Wir "parken" MOMO für einige Wochen im Stadthafen von Middelburg und fahren per Zug nach Deutschland. Der Anlass ist nicht richtig erfreulich, denn Juttas Vater, der ja seit fast 14 Jahren sehr krank ist, liegt im Sterben. Wir sind froh, daß wir so nahe da sind und so schnell kommen können, um für ihn und Juttas Mutter in dieser schweren Zeit da sein zu können.

Mitte November fahren wir, diesmal wieder mit dem VW-Bus, zurück nach Südholland: wir können das Auto gut gebrauchen, um nach einem guten Winterstellplatz für MOMO zu suchen.

Und genießen es, daß wir so die südliche Provinz Zeeland nicht nur vom Wasser erkunden können: so fahren wir, oft auf ziemlich schmalen Straßen, hinter den Deichen und verstehen nun auch, was wohl mit "Niederlande" gemeint ist: etwa ein Viertel des Landes liegt unterhalb des Meeresspiegels!



SY MOMO
Jutta Richter und Heiko Sauber



SY MOMO

Da es schon spät im Jahr und das Wetter auch nicht mehr so beständig ist, suchen wir uns eine Winterstellplatz nur ein paar Fahrstunden weg.

Trotzdem müssen wir durch drei Schleusen fahren und leider bei einer ziemlich lange warten, denn jetzt ist natürlich die Zeit, wo die Wartungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden müssen.



MOMO kommt dann Ende November in Wilhelminasdorp aus dem Wasser.

Für uns das erste Mal nicht im Travellift, sondern via hydraulischem Hubwagen, der von einem großen Traktor gezogen wird.

An den letzten Tagen herrscht ständig dicker Nebel, der jeden Versuch "ertränkt", unsere Ausrüstungsgegenstände, die außerhalb des Schiffes sind, trocken zu bekommen, um sie im Schiff für den Winter zu verstauen.

So fahren wir mit einem ziemlich voll beladenen Bus für den Winter zurück zu unseren Familien und Freunden nach Deutschland.