



Tashakorblog

SY TASHAKOR – 3.782 Meilen von Griechenland nach Deutschland

Das Logbuch der Segelyacht TASHAKOR

24. Februar 2014

Diese Aufzeichnungen sind einem Internet-Blog entnommen. Dieser wurde angelegt, um Zugang zu einem "Online-Logbuch" der SY TASHAKOR anlässlich ihrer Überführung von Griechenland nach Deutschland zu schaffen. Mehr Informationen zum Boot gibt es auf der Website <http://www.tashakor-online.de>

Februar 2014. Noch liegt die SY TASHAKOR in der Marina Lefkas, einem modernen Yachthafen im Ionischen Meer. Die touristisch attraktive Stadt Lefkas ist der Hauptort der gleichnamigen Insel an der Westküste des griechischen Festlandes und der Standort des Paleros Yacht Service. Das ist die Werft die die Yacht im Verlaufe des Jahres 2013 nach einem Brandschaden im Maschinenraum technisch instand gesetzt hat. Nun soll das Boot nach Deutschland überführt werden, um in Ueckermünde am Oderhaff durch den Bootsbaubetrieb Juncker-Knowles, insbesondere im Innenausbau, auch optisch wieder hergestellt zu werden. Die Reise soll am 19. Juli 2014 beginnen.

Die geplante Route führt von

- Lefkas/Griechenland
- Messina, Sizilien/Italien
- Gagliari ,Sardinien/Italien
- Ibiza/Spanien
- Málaga/Spanien
- Gibraltar
- Lissabon/Portugal
- La Coruña/Spanien

- Brest/Frankreich
- Cowes, Isle of Wight/Großbritannien
- Ostende/Belgien
- Helgoland
- Hamburg
- Kiel

nach Ueckermünde im Oderhaff.

Ankunft ist für den 25. September 2014 geplant.

Die Anzahl der Einträge wird vor Beginn der Reise gering sein, aber spätestens mit dem Ablegen im Juli soll es für jeden Tag einen Beitrag geben.

Bis dahin !!!

Es geht mit großen Schritten voran ...

15. Juni 2014

Nachdem in den letzten Monaten die Überführung der SY TASHAKOR in erster Linie durch Planung, Verabredungen, Absprachen und der Beschaffung von Ausrüstung vorbereitet wurde, haben in den letzten zwei Wochen die Vorbereitungen am Boot begonnen. Um es vorweg zu nehmen, es geht mit großen Schritten voran. Die Yacht ist schon jetzt in einem sehr guten Zustand und ist bestens für die Reise nach Deutschland gerüstet.

Ich war von Anfang bis Mitte Juni mit zwei Freunden zum Arbeitseinsatz in Lefkas. Die Fahrt haben wir mit meinem Volvo durchgeführt, um unzählige Ausrüstungsgegenstände nach Griechenland mitnehmen zu können. Der Wagen war bis an seine Grenzen beladen. Dafür ist nun aber auch wirklich so gut wie alles bereits an Bord und eigentlich könnte es schon morgen losgehen. Neben der Ausrüstung wurden aber auch fast alle notwendigen Arbeiten durchgeführt und so gibt es kaum noch etwas was vor der Reise erledigt werden muss. Da ich bereits in zweieinhalb Wochen wieder nach Griechenland fliege und damit dann auch bis zum Ablegen am 19. Juli an Bord bleibe, werden sicher auch noch die letzten Arbeiten die in erster Linie ein Reinigen und Saubermachen sind, erledigt sein. Als Krönung wird Paleros Yacht Service am 07. Juli einen Kühlschrank installieren, so dass es auch in dieser Hinsicht an Komfort während der Reise nicht mangeln wird.

Was wurde nach Griechenland und an Bord gebracht?

Rettungsfloß, Rettungskragen mit MoB-Boje, 5 Feststoff-Rettungswesten, 2 Automatik-Rettungswesten, 6 Lifebelts, EPIRB-Boje, Seenotsignalmittel, Feuerlöscher, Verbandszeug, alle erforderlichen Seekarten, Sextant, Peilkompass, Ferngläser, Navigationsbesteck, Bootsmannsstuhl, Fender, Schoten, Töpfe, Pfannen, Geschirr, Kissen und Bezüge etc.

Was wurde installiert und instandgesetzt?

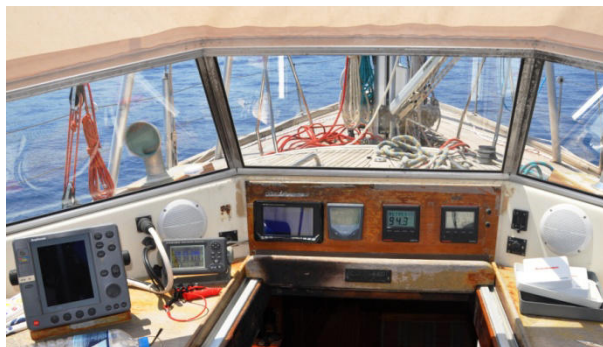
Anker Lewmar D-type, AIS-Transponder, VHF-DSC (GMDSS), Lautsprecher mit Nebelhorn, Windanzeige Lot, Logge, FLS (vorausschauendes Sonar), GPS, ein NMEA0183 Datennetz WLAN basiert, GSM WLAN-Router, Dreifarben- und Ankerlaterne Tankreinigung und Desinfektion, Instandsetzung der Innenbeleuchtung zu 75%, Druckanzeige der Maschine, Hi-Fi Radio/CD m. USB, Lautsprecher innen und außen, Tisch im Salon usw.

Neben all den geleisteten Arbeiten sind wir aber auch insgesamt vier Tage im Ionischen Meer gesegelt. Dabei wurde die Ausrüstung inkl. des Blisters geprüft und getestet. Wasserpass und Unterwasserschiff wurden bei diversen Badestopps nebenbei gereinigt.

Es kann also losgehen ...

Segelvergnügen im Ionischen Meer

15. Juni 2014





In Griechenland angekommen – die Reise kann beginnen.

6. Juli 2014

Am Donnerstag, den 3. Juli, ging es mit erstaunlich wenig Gepäck für eine immerhin zehnwöchige Segelreise von Berlin nach Thessaloniki. Ein Tag der gut vorbereitet wurde und auf den ich so lange gewartet habe. Es gibt kein Rückflugticket denn die Reise soll ja auf eigenem Kiel in Deutschland beendet werden. Über 3.500 Meilen – ein echtes Vorhaben! In der Hauptstadt der griechischen Provinz Mazedonien habe ich einen amüsanten Abend erlebt. Die quirlige Altstadt ist wirklich einen Besuch wert denn Thessaloniki hat mit seinen vielen Studenten ein aufregendes Nachtleben. Am Freitag ging es dann mit dem Bus nach Lefkas. Obwohl in den Tagen zuvor noch fast 50 Knoten Wind in die Bucht von Vlihko wehten, lag TASHAKOR genauso an der Boje wie ich sie drei Wochen zuvor verlassen habe. Ein beruhigendes Gefühl. Auch an Bord gab es weder Überraschungen noch Enttäuschungen. An den ersten beiden Tagen habe ich sehr viel Zeit unter Deck verbracht denn Arbeit gibt es nach wie vor wirklich genug. Es sind die Kleinigkeiten die viel Zeit kosten, sich kaum bemerkbar machen, aber dennoch getan werden müssen. Heute will ich von Vlihko nach Lefkas segeln. Es gibt noch einige Dinge die ich in Lefkas erledigen muss und da am Mittwoch, den 9. Juli so oder so in Lefkas der neue Kühlschrank eingebaut werden muss und am 10. Bella und Elke in Griechenland ankommen, habe ich mich entschlossen statt mit dem Bus gleich mit dem Boot in die größere Stadt zu fahren.

Bei traumhaftem Wetter und schönem Wind geht es gleich los ...

Erholsamer Urlaub in Griechenland, aber ein Start mit einigen Hindernissen

20. Juli 2014

Nach einer arbeitsreichen Woche alleine an Bord und einer sehr entspannten und erholsamen Segelwoche mit der Familie, ist das Boot in einem sehr guten Zustand und für die Überführung nach Deutschland bestens gerüstet. Alle Einrichtungen, Anlagen und Installationen wurden eingehend geprüft und arbeiten mit wenigen Ausnahmen regelrecht. So wurde beispielsweise sogar noch am Vortag der Reise der Impeller der Schwarzwasserpumpe vorne gewechselt und es bleibt zu hoffen, dass der vordere Tank problemlos entleert werden kann. Der Außenborder wurde überholt. Die Furlex-Rolleinrichtungen wurden gefettet und überholt. Der Propeller und das Unterwasserschiff wurde gereinigt. Der Kühlschrank wurde installiert. Leider ist der Router ausgefallen und muss nun überprüft werden. Der Windgenerator musste wieder deinstalliert werden, weil der Verdacht bestand, dass er die neuen Batterien statt zu laden entlädt.

Am Vorabend der Reise passte eigentlich alles und die Reise hätte beginnen können. Auch die Mitseglerin ist zeitgerecht angereist und bis zum Nachmittag sah alles sehr gut aus ...

Dann die Hiobsbotschaft, dass der Mitsegler seinen Flieger verpasst hat und wohl erst am 19. gegen 13 Uhr ankommt. Die nächste Meldung war, dass leider sein Gepäck nicht mit angekommen ist und evtl. am Nachmittag in Athen ankommt. Leider gibt es keine Möglichkeit das Gepäck nach Lefkada zu bringen. Bis zum frühen Abend wurde an einer Lösung gearbeitet. Das Gepäck wird nun nach Messina umgeleitet wo es dann hoffentlich in Empfang genommen werden kann.

Nikolay der Sprayhood- und Persenning-“Experte” bestand darauf die Unzulänglichkeiten beheben zu wollen. Er verschwand mit Teilen der Persenning und war nicht mehr erreichbar. Statt wie vereinbart am Mittag, erschien er am frühen Abend kurz nach acht mit der unbearbeiteten Persenning. Die nächste Brückenöffnung wäre um 21 Uhr. Ein aufziehendes Gewitter gab dann Anlass die für den Abend geplante Abreise endgültig zu canceln. Mit neuer Crew an Bord in die Nacht hinein zu starten, wäre meines Erachtens ein Risiko das vermieden werden kann.

Wir nehmen also morgen die Brückenöffnung um sieben, starten, wenn auch mit 18h Verspätung, mit einem guten Gefühl ...

Hilfe – wir haben nicht genug Zeit das Logbuch bzw. den Blog mit Leben, respektive mit Worten zu füllen !!!!

3. August 2014

Hier nur kurz eine kurze Zusammenfassung. Es läuft alles nach Plan. Wir haben zwar Lefkas mit einem Tag Verspätung verlassen, waren aber sowohl in Messina, als auch in Cagliari pünktlich. Ibiza haben wir bewusst einen Tag später angelaufen und werden es auch einen Tag später verlassen. Boot und Crew sind wohlauf. Es gibt keine Schäden oder größeren Ausfälle. Bisher war die Reise ein besonderes und sehr schönes Erlebnis, welches aber auch anspruchsvoll und fordernd gewesen ist. So haben wir beispielsweise lange Phasen Flaute aber auch sehr kräftigen Wind bis hin zum Mistral mit Böen bis zu neun Bft. abwettern müssen. TASHAKOR ist ein tolles Boot. Die Crew ist perfekt !!!

Detaillierte Informationen der Reise sind vorbereitet und werden dann spätestens in Malaga ins Netz gestellt.

Viele Grüße
th.

Zusammenfassung des Törnverlaufs von Lefkas (19.07.) bis Málaga (06.08.)

7. August 2014



Hallo zusammen,

hier kommen jetzt die etwas umfangreicheren Ausführungen unseres bis jetzt schon sehr spannenden und abwechslungsreichen Törns. Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen :-)

19.07.2014

Jetzt geht's los...

Der Plan: 1 Schiff plus Besatzung von Lefkas ca. 3.500 Seemeilen durch 9 Länder Europas zu steuern und Ende September sicher im Zielhafen Ueckermünde einzulaufen. Der Wunschgedanke: möglichst viel zu segeln und möglichst wenig Strecke unter Maschine zu bewältigen.

Die Anreise von Ingrid und Jan gestaltet sich spannend. Während Ingrid planmäßig nachts in Lefkas aus dem Bus steigt, nimmt Jan einen späteren Flieger :-). Sein Gepäck hat jedoch andere Pläne. Nachdem Jan dann ohne Gepäck eingesammelt wurde, haben wir in der für Griechenland teuren Marina Lefkas (60 Euro pro Tag) ausgecheckt und an der Stadtpier festgemacht. Ja, das Gepäck...erst heißt es, es käme am Nachmittag, dann am Tag drauf, dann gar nicht. Es soll nicht die einzige Verspätung bleiben; auch die Persenning wird verspätet, dafür aber auch leider nicht repariert, angeliefert. Das Ende vom Lied: wir sind erst einmal los nach Messina und dort wird dann auch Jan wieder glücklich mit seinem Gepäck vereint sein.

20.07.2014

Um 7:00 Uhr morgens soll es losgehen, um rechtzeitig in Messina zu sein und dort Andrea aufzunehmen. Es kommt wie es kommen musste...wir sind alle etwas spät dran und es kommt leichte Hektik auf, um die Öffnung der Brücke nicht zu verpassen. Als wir diese passiert haben, werden die Segel gesetzt und wir nehmen Kurs auf Messina. Doch nur kurze Zeit später läßt der Wind schlagartig nach und das Meer ist spiegelglatt. Und damit es uns nicht allzu langweilig wird, gesellte sich eine Schule Delfine zu uns. Für die, die erst später

dazusteigen, ein kleiner Hinweis: diese Geschichte werdet Ihr an Bord noch häufiger hören :-).

Es war ein beeindruckendes Schauspiel von Flipper und seinen Freunden. Tiere und Crew hatten eindeutig Spaß. Für den Rest des Tages wechseln sich Wind und Flaute ab und lassen den Tag ruhig ausklingen.

21.07.2014

Der Tag beginnt unspektakulär und endet auch so. Wind von vorn beeinträchtigt das Segelvorhaben ungemein und durch den Zeitdruck, Andrea in Messina pünktlich einzusammeln, haben wir überwiegend motort.

In der Nacht geht die Fahrt unter Maschine weiter, bis wir Kalabrien, den südlichsten Zipfel Italiens erreichen. Über Land gewittert es, bei uns auf See ist aber alles ruhig. Insofern können wir das Naturschauspiel entspannt genießen und motoren gegen die Flaute. Gegen drei Uhr nachts frischt dann der Wind endlich auf, allerdings bis auf Windstärke 6 und wir müssen nun kräftig reffen.

22.07.2014

Der Dienstag startet mit tollstem Segelwetter. Der Wind kommt allerdings weiter aus Nordwest und damit aus Richtung Messina. Und da wir ja wissen, dass dies eher nicht zu gebrauchen ist, kreuzen wir viel im Golf von Messina, um dem Ziel näher zu kommen. Eine vorherige telefonische Anmeldung zur Einfahrt in die Straße von Messina ist wohl nicht erforderlich, auch wenn dies in einer Segelzeitschrift dringend empfohlen wurde, um empfindlichen Geldstrafen zu entgehen.

Viel Wind bis Stärke 7 und dazu auch noch Regen machen die Fahrt ungemütlich. Hinzu kommt ein Riss im Großsegel. Wir sind dann glücklich und erleichtert, als wir in der Marina del Nettuno in Messina festmachen können. Wir begrüßen Andrea an Bord, essen kurz etwas und genießen dann die wohlverdiente Nachtruhe.

23.07.2014

Am nächsten Morgen muss erst der Riss im Segel geflickt werden. Durch die Anreise des Segelmachers, der natürlich irgendwo im Inselinneren wohnt, übersteigen die Kosten der Anreise die der eigentlichen Reparatur. Aber es hilft ja nichts...muss ja gemacht werden. In der Zeit haben wir Ersatzteile besorgt (es ist ja immer was zu tun...), Lebensmittel gebunkert, den Liegeplatz bezahlt (110 Euro für die eine Nacht) und am Nachmittag heißt es dann, Leinen los gen Sardinien.

In der Straße von Messina ist es noch ruhig, außerhalb herrscht starker Schwell und es frischt auf. Nachts setzen dann Schauerböen ein. Auf dem Weg nach Sardinien passieren wir die Liparischen Inseln und den noch aktiven Vulkan Stromboli. Der Wind lässt wieder nach und der Rest der Nacht wird motort.

24.07.2014

Am Morgen kommt der Wind zurück und wir lassen die Isola Ustica, eine kleine vulkanische Insel nördlich von Sizilien, hinter uns. Und weil der Tag so schön ist, wird mit den (ersten) Schiffserhaltungsmaßnahmen, andere nennen es Schiffverschönerungsmaßnahmen, begonnen. Schmirgeln, scheuern, streichen bestimmen das Tagesprogramm.

Der Lichtschein von Palermo ist nachts noch lange sichtbar und dann wartet auch noch das nächste Highlight: 3 Stunden Begleitung durch Delfine, die Spaß daran haben, eine leuchtende Spur Plankton durch das Wasser zu ziehen. Und die Tiere ließen sich noch nicht mal von der vollen Decksbeleuchtung sowie dem Motorenlärm stören. Und als würde das noch nicht ausreichen, gibt es als Zugabe bei mondloser Nacht noch diesen grandiosen Sternenhimmel mit einer wirklich beeindruckenden Milchstraße.

25.07.2014

Schleifen, streichen und schmirgeln „versüßen“ uns auch den heutigen Tag. Als Belohnung gibt's dann am Abend einen Badestopp auf hoher See...natürlich bei Windstille :-).

In der Nacht waren wieder Gewitter über Land zu beobachten und der Wind (leider auch die Welle...) nehmen zu.

27.07.2014

Bis zur Bucht von Cagliari geht alles ganz gut voran. Und da es so gut läuft, haben wir die Hoffnung, bereits morgens in der Marina zu sein. Na gut, dann mittags...oder vielleicht doch eher am Nachmittag? Der Wind, heftig bis in Böen 8, kommt dummerweise aus der falschen Richtung und macht stundenlanges Kreuzen in der Bucht von Cagliari nötig.

Aber dann, am Abend gegen 18:00 Uhr, haben wir die Marina del Sole erreicht. Ich, Nicole...die Blogschreiberin :-), habe dort bereits einige Zeit zugebracht und mir angeschaut, wie sie bei erheblichem Wind 1a in den zugewiesenen Liegeplatz „eingeparkt“ sind. Die Marina del Sole soll laut Beschreibung eine 5-Sterne-Marina sein. Leider stand nicht dabei, wann das gewesen sein soll, aber ihre besten Zeiten hat sie eindeutig hinter sich. Ein bisschen verschmuddelt, aber liebevoll zusammengehalten von einem zauseligen alten Seebär, der sich zudem auch noch rührend um drei betagte Hunde kümmert.

28.07.2014

Ruhetag!

Die Mädels nutzen die Zeit zum Einkaufen bzw. Supermarkt leerkaufen und die Jungs kümmern sich um notwendige Reparaturen: das Bugstrahlruder wurde repariert, die Fernbedienung für die Ankerwinde und das Antennenkabel für AIS. Am Abend treffen wir uns in der Altstadt von Cagliari in der Via Sardegna zum Essen und lassen den vorerst letzten Tag an Land ausklingen.

29.07.2014

Und los geht's Richtung Ibiza!

Der Plan: 8:00 Uhr Leinen los, 9:00 Uhr ablegen von der Tankstelle.

Aber Pläne sind ja dafür da, dass man sie über den Haufen wirft. Wir müssen noch auf den Hafenermeister warten, unseren Liegeplatz bezahlen (100 Euro für zwei Tage) und frühstücken. Also legen wir um 9:00 ab und stellen uns an der Tankstelle an. Nach einer Stunde und um 280,00 Euro ärmer (auf Sardinien kostet der Liter Diesel ungelogen 1,87 Euro!!!!) geht's ab auf See.

Wir haben tolles Wetter, strahlend blauen Himmel und warm ist's auch noch. Genauso hatten wir den Urlaub gebucht t:-). Aber dann kommt die Wetterwarnung: MISTRAL!!!

Wir haben also erstmal tolles Segelwetter (...was soll da kommen...Starkwind?), dann die Flaute (...die sprichwörtliche Ruhe vor dem Sturm?) und gegen 20:00 Uhr geht's dann los: wir blicken dem Mistral ins Auge: in Böen 9

Gut, es sind nur die Randausläufer, aber die Nacht ist ungemütlich: viel Spritzwasser der Wellen, viel zu viel Wind und Welle und das alles, OBWOHL wir bereits frühzeitig kräftig gerefft haben. Der Sturm hat ein Opfer gefordert: die Antenne, mit der wir AIS-Signale empfangen und senden. Daher sah es für Euch an Land auch so aus, als würden wir tagelang um Sardinien herum kreuzen. Wir selbst haben den Fehler erst später erkannt und hoffen nun, dass wir das Problem spätestens ab Málaga behoben haben werden.

30.07.2014

Auch morgens haben wir immer noch viel Wind und viel Welle. Ein Übelkeitsausfall konnte dank „Reisegold“ (Tabletten gegen Reisekrankheit) behoben werden. Der Spruch des Tages (Zitat Thomas): „was wir heute an Wind zu viel haben, haben wir morgen zu wenig.“

Etwas hindernd ist allerdings schon, dass der Wind aus der Richtung kommt, in die wir möchten. Was bleibt uns da nur übrig: kreuzen.

31.07.2014

Morgens ist noch gut Wind und durch die Wellen ist's auch ziemlich nass. Da kommt es zu einer wunderlichen Kuriosität: der Anker erwacht zum Leben! Im Ankerkasten hat der Kontakt wohl Wasser abgekriegt und glaubt dann, er müsse ausrauschen. Während der Fahrt!!!! Ja, spinnt der denn??? Thomas hat das Problem behoben und jetzt ist wieder alles gut.

Jaaa... Thomas muss ein Prophet sein. Es kommt wie es kommen musste: wir haben dann im Laufe des Tages kaum oder nur sehr wenig Wind. Also, Maschine an und es geht mit Volldampf gen Ibiza. Eventuelle Zwischenstopps in Mallorcas Naturschutzgebieten werden verworfen, weil die Zeit drängt. Ingrid's Flieger geht am 3. August. Bis dahin müssen wir auf jeden Fall auf Ibiza angekommen sein.

Wir sind jetzt den dritten Tag auf See und da entpuppt sich ein Schiff in weiter Ferne plötzlich als großes Happening. Wir sind also doch nicht ganz alleine...

Delfine gab es auf dieser Etappe (immer) noch nicht. Und ich wünsche mir Delfine in freier Wildbahn schon seit Jahren. Aber ich hab ja noch ein paar Tage... Delfine gibt's also nicht, dafür aber eine sehr verdutzte Schildkröte. Die nahm gerade ihr Sonnenbad und ließ sich die Sonne auf den Bauch scheinen. Und dann kommt da so ein Boot daher mit Menschen, die so tun, als hätten sie noch nie eine Schildkröte beim Sonnenbad gesehen.

01.08.2014

In der Nacht kommt Wind auf; also Segel setzen und Motor aus. Wir gleiten durch die Nacht. Die Nächte sind wirklich ein Erlebnis. Die Sterne, die man hier am Himmel sieht – ohne jegliche Lichtquelle, sogar der Mond hat sich verdrückt – sind dermaßen beeindruckend, man könnte glatt süchtig danach werden.

Am Vormittag entfaltet der Blister seine ganze Pracht. Dieses schöne große rot-weiße Vorsegel schiebt uns gut voran. In dieser Zeit haben wir auch einen blinden Passagier: ein kleiner Vogel, die Größe wie ein kleiner Spatz, hat sich wohl verflogen und war happy, dass er auf uns getroffen ist. Erst saß er leicht apathisch auf der Reling, später aber schaukelte er sich über das Schiff. Nur Wasser und Brot hat er verschmägt. Kurzum: es war ein wunderschöner Segeltag!

Bis zur Nacht...die wird wieder heftig. Von jetzt auf gleich haben wir ziemlichen Wind und gute Welle, alles im Dunkeln. Und was sagt der Wetterbericht? Windstärke 3-4, Welle 1 m. Das war's niemals. Fühlte sich eher an die 5-6 und die Welle war eindeutig höher.

02.08.2014

Gegen sieben Uhr lassen Wind und Geschaukel zum Glück nach. Und Ibiza rückt in greifbare Nähe. Das Wetter am Morgen ist ausnahmsweise mal nicht klar und sonnig, sondern eher diesig und bedeckt. Und auch der Wind schläft irgendwann ein. Weiter geht's dann unter Maschine. Wir waren aber noch ein wenig mitgenommen von der unruhigen Nacht und haben uns erstmal etwas erholt.

Etwa um halb drei sind wir vor der Einfahrt in die großen Marinas von Ibiza-Stadt. Für uns geht's als erstes zur Tankstelle der Marina Botafoch. Und stellen uns – angesichts der Liegeplatzgebühren – auf einen teuren Tankstopp ein. Aber – oh Wunder – der Liter Diesel kostet nur 1,40 Euro!!! Und ist damit fast 50 Cent günstiger als auf Sardinien. Und das im teuren Ibiza! Vor uns hat ein schnittiges Motorboot seinen Tank gefüllt und bei 712 Litern und einem Betrag von 1.000 Euro entnervt den Tankvorgang beendet. Ich denke, die wissen jetzt auch, das Motorbootfahren viel Geld kostet...

Hier haben wir auch unser neues Crewmitglied Gerd in Empfang genommen. Herzlich willkommen! Wir haben dann alle Marinas in Ibiza-Stadt angefragt und überall eine Absage erhalten. Ob sie wirklich voll waren oder unser Boot einfach nur zu klein, weiß keiner so genau. Gute 10 SM entfernt haben wir dann glücklicherweise einen Liegeplatz in der Marina Puerto Deportivo Santa Eulalia bekommen. Es ist nicht die günstigste Marina im Mittelmeer, aber auf jeden Fall die günstigste auf Ibiza. Bezahlt haben wir 183 Euro für's Boot plus knapp 20 Euro für Wasser und Strom. Dafür gab es aber eine exklusive wirkliche 5-Sterne-Marina mit angenehmen sanitären Anlagen und einer großen Auswahl an Bars und Restaurants. Eines davon haben wir am Abend getestet, nämlich den Spanier. Wenn wir schon in Spanien sind, dann müssen wir doch auch landestypisch essen gehen. Und wenn man die ganzen deutschen Stimmen rundherum ausgeblendet hat, kann man wirklich glauben, man ist in Spanien :-):-(-

03.08.2014

Heute haben wir Ingrid und Andrea verabschiedet. Andrea hat sich leider spontan entschieden, aus persönlichen Gründen wieder zurück nach Hause zu fliegen. Wir, also Thomas, Jan, Gerd und ich, haben uns dann einen entspannten Vormittag gegönnt, die Vorräte

aufgefüllt, mal wieder Ersatzteile besorgt und die Marina am Nachmittag mit dem Ziel Formentera verlassen. Dort liegen wir jetzt an einer Boje inmitten vieler anderer Segelschiffe in der Bucht S'Espalmador. Laut Homepage soll es sich hier um karibische Verhältnisse mit glasklarem azurblauem Wasser und weißem Sandstrand handeln. Die Realität ist mittlerweile eine andere. Der Strand ist zwar weiß, aber das Wasser ist nicht mehr ganz so klar. Das ist aber vielleicht auch dem Tourismus und den vielen Motoryachten geschuldet.

Die Anfahrt in die Bucht war insofern spannend, als dass Motorbootfahrer völlig schmerzfrei sind. Ach, da kommt Gegenverkehr?? Na, da geb ich dann doch noch mal kräftig Gas. Hauptsache, die Mädels an Bord haben ihren Spaß...:-)

04.08.2014

Wir werden besser!

Geplant war: ablegen zwischen 7:00 und 8:00 Uhr. Und so ist es diesmal auch. Punkt 7:18 Uhr verlassen wir erstmal wieder unser bisschen Zivilisation und machen uns auf den Weg nach Málaga. Leider hat uns der Wind recht zügig verlassen und wir haben die Zeit dann mit diversen kleineren und größeren Instandhaltungsmaßnahmen überbrückt. Am Nachmittag dachten wir, wir könnten den Wind mit dem schönen farbigen Blister locken, aber er ließ sich leider nicht überzeugen. Dann wurde die Zeit doch endlich mal genutzt, um die Büroarbeit zu erledigen :-).

Wir sind mittlerweile in Sichtweite des spanischen Festlandes unterwegs und auch der Schiffsverkehr nimmt zu. Dadurch sind die Nachtwachen sehr viel kurzweiliger und weniger ermüdend geworden. Ich schätze mal, das wird – je näher wir Gibraltar kommen – noch weiter zunehmen.

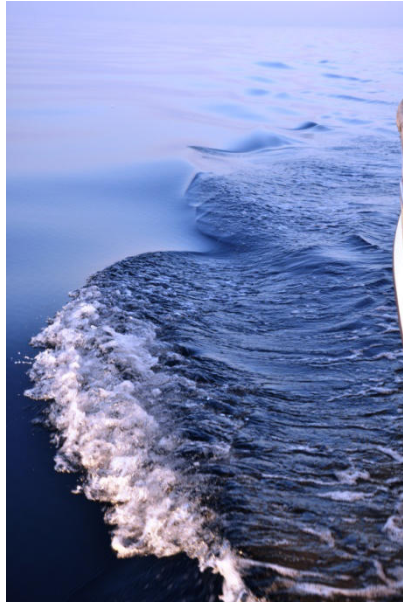
05.08.2014

Immer noch kein Wind in Sicht!

Wir haben wieder einmal an der AIS-Antenne herumgewerkelt und sind zu der Überzeugung gekommen, dass wir in Málaga nach einem Ersatz schauen müssen. Auf Dauer kann da so ja nicht gehen...es sind gut 100 Schiffe in der Umgebung, angezeigt werden uns aber nur 28. Und das sind noch nicht mal die wichtigsten in der nächsten Nähe.

Jetzt haben wir es noch mal mit dem Blister versucht und siehe da...ein bisschen Wind ist plötzlich doch da. Konnte der Wind diesmal doch nicht widerstehen...:-) Ist auch wirklich schön anzusehen.

06.08.2014



So langsam mutieren wir zu einem Motorboot. Die See ist spiegelglatt und es geht kein Lüftchen. Es sind jetzt auch nur noch einige wenige Seemeilen bis nach Málaga und wenn es so weitergeht (also ohne Wind), dann sind wir auch schon bald da.

Heute morgen habe ich endlich „meine“ Delfine gesehen. Seit Tagen vermisse ich Flipper & Co. Alle haben sie schon gesehen und ich jetzt endlich auch. Yippieh...:-)

Wir hatten auf dieser Reise schon tollstes Segelwetter, wir hatten Sturm, Starkwind und viel Welle und jetzt haben wir auch noch Nebel. Da wird dann das Funkgerät mal kurzfristig zum Nebelhorn umfunktioniert und am Bug hält immer jemand Ausschau, dass uns auch ja nichts in die Quere kommt. Mal schauen, wie das weitergeht...

Und es geht neblig weiter. Am Abend klart es mal kurz auf, aber gegen Mitternacht zieht der Nebel wieder auf. Und dann wird es richtig gruselig. Dank Radar und AIS und unseren wachsamen Augen geht alles gut aus, aber es ist gespenstisch, wie nah so ein Schiff wirklich ist, wenn es aus dem Nebel auftaucht. Zwei vor Reede liegende Schiffe, ein Frachter und ein Tanker, haben uns glücklicherweise auf unser Nebelhorn geantwortet.

The Fog – Nebel des Grauens...

8. August 2014

07.08.2014

Nachdem wir die komplette Nacht mit reduzierter Fahrt und sehr wachen Augen und Ohren durch den Nebel geschlichen sind, erreichen wir gegen 5:00 Uhr endlich den Hafen von Málaga. Wir kommen an dem Tanker vorbei, den wir trotz seiner Größe erst sehr spät gesehen haben und dem Frachter, von dem wir nur das Nebelhorn hören und auch die Hafeneinfahrt lässt sich nur erahnen. Wir folgen also dem grünen Lichtschein und gleiten dann in das Hafenbecken des Stadthafens von Málaga. Der Hafen schläft noch, die Marina ist erstaunlich leer und wir wundern uns darüber schon ein wenig. An der Pier heißt uns ein freundlicher Polizist zwar in Málaga willkommen, weist uns aber auf gesalzene Preise hin, wenn wir hier festmachen. Er bietet uns aber noch zwei weitere Alternativen an: entweder die ganz neu eröffnete Marina des königlichen Yachtclubs Real Club Mediterraneo de Málaga oder eine Marina, ca. neun Seemeilen entfernt.

Wir entscheiden uns für den Yachtclub und haben es nicht bereut. Die Marina hat erst vor einer Woche geöffnet und wir haben daher den Eröffnungsrabatt bekommen. Statt der offiziellen 108 Euro müssen wir nur 64 Euro zahlen. Absolut positiv aufgefallen ist uns die Freundlichkeit der Spanier, in der Marina wurden wir trotz der frühen Morgenstunde freundlich aufgenommen.

Nach dem Festmachen und dem Anlegerbier gehen wir alle erst einmal zur Ruhe und erkunden ab dem Mittag Málaga. Den Abend genießen wir in der Altstadt und essen ganz in der Nähe der Kathedrale in einem sehr spanischem und überaus gutem Fischrestaurant.

Nach über 1.500 Seemeilen nehmen wir Abschied vom Mittelmeer...

9. August 2014

Nachtrag 08.08.2014

Wir verlassen den beschaulichen Yachthafen Real Club Mediterraneo gegen 19 Uhr. Man darf es gar nicht zu laut sagen: wir sind gestern morgen gegen sechs eingelaufen und haben die Gastfreundschaft ziemlich ausgereizt. Bezahlt haben wir ja nur für einen Tag.

Kurzfristig sieht es so aus, als müssen wir Málaga auch wieder im Nebel verlassen, aber uns zu Ehren klart es dann doch wieder ein wenig auf. Oder doch nicht? Kurz nachdem wir den Hafen verlassen haben, schallt uns das erste Nebelhorn entgegen. Aber jetzt ist uns das Glück wohl doch hold: kein Nebel. Leider aber auch kein Wind. Mal verliert man eben und mal gewinnen die anderen.

Im Stadthafen von Málaga hat uns ein Schiff besonders fasziniert. Die Arctic P, ein ehemaliger Hochsee-Schlepper und Eisbrecher, der von einem australischen Medienmogul zu einer Luxusyacht umgebaut wurde. Sie mag nicht die schnittigste Form haben, aber mit den vier Schnellbooten und mindestens 6 Jet-Skis ist sie schon ein Hingucker. Und siehe da, wir fahren aus dem Hafen Richtung Gibraltar und treffen dort wieder auf die Arctic P, die vor der Marina Benamaldena ankert.

09.08.2014

Gegen halb acht morgens steuern wir auf den Felsen von Gibraltar zu. Spiegelglattes Wasser, kein Wind und noch herrscht auch kein reger Schiffsverkehr in dieser Ecke. Aber einige Schiffe liegen auf Reede und die letzten Mittelmeer-Delfine spielen mit uns.

Von der Wasserseite erschließt sich uns der Charme von Gibraltar noch nicht wirklich. In der Bucht liegen viele Tanker, die Ihr Öl über kleine Leichter löschen. Gibraltar braucht natürlich viel Diesel, wenn Gott und die Welt hier den günstigen Sprit tanken wollen.

Unser Tank ist jetzt auch wieder voll. Durch unsere tagelangen Motorfahrten haben wir ziemlich viel Sprit verbraucht. 246 Liter haben wir in den Tank gekippt und bei den Preisen von Sardinien oder Ibiza wären wir arm geworden. Aber zum Glück haben wir steuerfreien Diesel bekommen und der kostete uns nur etwa 75 Cent pro Liter. Über einen Euro günstiger als auf Sardinien!!!! Wäre Gibraltar nicht so weit weg, würde sich das ja auch fast für's Auto lohnen 9.

Wir liegen jetzt still und ruhig in einer Marina auf der spanischen Seite von Gibraltar, obwohl wir geplant hatten, auf englischem Hoheitsgebiet festzumachen. Also haben wir schnell die englische Flagge wieder eingerollt und die spanische wieder herausgeholt. Auf englischer Seite liegt es sich wohl teurer und – wie wir so gesehen haben – auch nicht so schön. Wir haben uns für die Marina Alcaidesa, eine niegelnelneue 5-Sterne-Marina, an der Costa del Sol entschieden, noch ein wenig Schlaf nachgeholt und machen uns gleich auf den Weg, die Stadt zu erkunden. Bis später...

Nun wird es windig und wellig ...

13. August 2014

09.08.2014

Von der Seeseite hatten wir uns von Gibraltar mehr erhofft. Aber auf unserem Bummel durch die kleine englische Enklave haben wir doch die ein oder andere nette Ecke entdecken können. Wir haben ja in der Marina Alcaidesa in Spanien, in La Linea de la Concepción, gelegen. Um nun nach „England“ zu kommen, müssen wir tatsächlich durch die Paßkontrolle am Flughafen. Und was wir bis dahin nur aus Youtube-Videos kannten, haben wir jetzt auch live gesehen: der Flughafen von Gibraltar teilt diese Halbinsel in England und Spanien. Genauer gesagt, die Start- und Landebahn trennt die Halbinsel. Autos und Fußgänger stehen vor einer Ampel und warten Start und Landung ab. Um dann von Spanien nach England (...und natürlich zurück) zu gelangen, geht bzw. fährt man dann bei Grün über das Rollfeld. Das ist absolut skurril und gibt's in Deutschland nur bei Ryanair J.

Jetzt sind wir also in England und haben uns direkt mit Fish & Chips den kleinen Hunger gestillt. Die Rechnung war allerdings eine ganz Große... England ist eindeutig ziemlich teuer. Danach haben wir uns getrennt die Stadt angeschaut. Die Jungs haben sich den Hafen und die Marinas angeschaut. Marion, kurz Mane, unser Neuzugang in Málaga – Herzlich willkommen an dieser Stelle – und ich haben uns für eine Fahrt mit der Cable Car, einer Seilbahn, auf den Affenfelsen entschieden. Affen haben wir nicht wirklich viele gesehen, es gibt sie aber, und sie sind auch ziemlich frech (wir haben sie dann unten in der Stadt entdeckt...), aber die Aussicht von dort oben ist wirklich toll. Panoramasicht auf Afrika, auf Gibraltar und auf unsere Marina.

Der Weg zurück zum Boot führt uns wieder durch die kleine Einkaufsstraße, die sich nicht wirklich um den Tourismus schert. Samstags schließen dort alle Geschäfte gegen Mittag; in den Touri-Hochburgen der Mittelmeerküste absolut undenkbar. Wir lassen den Abend am Felsen von Gibraltar ganz entspannt bei einem Glas Bier und Wein ausklingen und bereiten uns mental auf die nächste Etappe bis Lissabon vor.

10.08.2014

Fast pünktlich um halb zehn verlassen wir unsere moderne Marina Alcaidesa mit Ziel Lissabon. Dieser Liegeplatz war bisher der eindeutig günstigste. Wir haben für eine Nacht in einer sehr neuen, modernen und freundlichen Marina gerade mal 25 Euro inkl. Steuern gezahlt. Wasser und Strom gibt es zwar; für den Strom brauchte es aber einen Adapter und den haben wir nicht. Wasser brauchten wir noch nicht, weil wir erst in Málaga gebunkert hatten. Diese Nacht war also echt ein Schnäppchen.

Die erste Strecke wird wieder motort, weil der Wind zwar da ist, aber – wie immer – aus der falschen Richtung kommt. Gute zwei Stunden später ist uns das Glück hold und die Segel werden gesetzt. Und schon steigt die Stimmung wieder an Bord... zuviel motoren macht echt müde. Und so segeln wir vorbei an Conil de la Frontera, dem Kitesurf-Paradies an der Costa de la Luz. Fast so schön anzusehen wie Delfine in freier Wildbahn, sind Kitesurfer in freier

Wildbahn. Die hatten echt Spaß, in halsbrecherischer Geschwindigkeit um uns herum zu „segeln“. Oder zu fliegen...?

Aber alles Gute ist natürlich nicht immer beisammen und so stellen wir dann auch bald fest, dass es zwar so aussieht, als würden wir uns fortbewegen, in Wirklichkeit aber über Grund rückwärts fahren. Der Strömung sei Dank...oder eher Undank. So kann das natürlich nicht weitergehen, wir haben ja ein Ziel. Und dieses Ziel, nämlich Lissabon, ist schon noch ziemlich weit weg. Irgendwann am Abend lässt die Strömung nach, dafür haben wir dann ziemlich starken Wind und eine blöde Welle, die schlafen mehr oder weniger unmöglich macht.

11.08.2014

Viel Wind und noch mehr Welle bringen uns gut voran. Wir können wirklich den ganzen Tag bis abends um zehn segeln. Es ist kaum zu glauben, wie sehr gutes Segelwetter die Laune der Crew hebt. Und wir wären sicher auch noch weiter gekommen, wäre nicht das Seil aus Messina gerissen. Das Seil, das Thomas unter Aufbietung seines kompletten Charmes und sämtlicher Sprachkenntnisse für teures Geld erstanden hat. Dieses Seil hat das Reffen in der Nacht nicht überstanden und wurde im Sturm sofort durch das alte Seil ersetzt. Also schauen wir mal, wie lange es hält...es hatte ja einen Grund, dass es ersetzt werden musste.

12.08.2014

Kurz nach Sonnenaufgang bleibt er dann plötzlich aus, der Wind. Für alle, die noch Schlaf nachzuholen haben, ist die Fahrt unter Maschine eindeutig erholsamer.

Morgens besuchen uns Flipper und seine Freunde (eigentlich soll ich sie ja nicht Flipper nennen...alter Skipperglaube) wieder. Soviele Delfine habe ich noch nicht gesehen...ich bin voll und ganz entschädigt für die Warterei. Groß waren sie, größer als ihre Artgenossen im Mittelmeer. Und auch sehr schnell und spielfreudig. Es macht immer wieder Spaß, ihnen zuzuschauen. Mit den Delfinen kam uns auch ein Fischerboot sehr nahe, das treffenderweise den Namen „El Delfinus“ trug. Und seitdem wissen wir, dass Fischer IMMER Vorfahrt haben.

Von jetzt auf gleich ist Flaute und nur ein paar Minuten später haben wir wieder Windstärke 6. So geht das den kompletten Nachmittag. Obwohl der Starkwind mit Sicherheit überwiegt. Da entscheiden wir uns für die sichere Variante und laufen kurzerhand die Marina in Lagos an. Die Crew und der Skipper kommen hier zur Ruhe und sammeln Kräfte. Wir gönnen uns so noch einen entspannten Abend in Lagos, bevor morgen das Chaos auf dem Weg nach Lissabon wieder losbricht.

Der Endspurt Richtung Lissabon ...

17. August 2014

13.08.2014

Nachdem wir ja gestern „unsere Batterien“ in Lagos wieder ein wenig aufgeladen haben, sind wir jetzt gut gelaunt auf dem Weg nach Lissabon. Die Marina in Lagos ist mit 60 Euro zwar nicht die günstigste auf unserer Reise, aber in Sachen Komfort und Sauberkeit liegt sie auf jeden Fall ganz weit vorne. Marmorbäder – wo hatten wir das schon ?? Jetzt freuen wir uns erst einmal über tolles Segeln. Halber Wind, schnelle 8,3 Knoten und das ohne nennenswerte Welle. Aber diese schönen Bedingungen und die gute Laune sollte uns bald vergehen. Unser Plan ist: wir runden Cabo San Vicente/Sagres und motoren mit dem gerefften Großsegel zur Unterstützung gegen Wind, Strom und meterhohe Wellen bis nach Sines und dort schauen wir, wie es für den Rest der Crew weiter geht. Ggf. legen wir eine Ruhepause ein und segeln erst am nächsten Tag weiter Richtung Lissabon. Der Nachmittag und auch die Nacht sind schon eine Belastung für das Schiff, den Skipper und seine Crew. Es ist kaum möglich zu schlafen. Es ist sehr viel Bewegung im Schiff. Es ist klamm, kalt und ungemütlich, aber wir wissen ja, dass das Wetter nun mal nicht beherrschbar ist. Da kann ich mir auch immer wieder aufs Neue bei Sternschnuppe XY wünschen, die Welle möge nachlassen. Über diesen Wunsch lacht sich Petrus bestimmt nur schlapp. Das Wetter ist also wie es ist, uns bleibt nur das Beste daraus zu machen. Also stampfen wir durch die See bis nach Sines.

14.08.2014

Morgens um halb sieben liegen wir dann in der Marina Sines am Schwimmsteg und das doch früher als gedacht; die Wetterbedingungen hatten sich ein wenig zum Guten gewendet. Und jetzt kommt's, eigentlich wollten wir ja heute in Lissabon ankommen. Wir sind aber noch etwa 55 SM entfernt. Daher entscheidet sich heute, wer das Schiff schon in Sines verlassen muss.

Und so sitze ich jetzt im Bus nach Lissabon und beziehe dort mein bereits gebuchtes Hotelzimmer mit allem Komfort auf den ich in den letzten drei Wochen verzichten musste. Jan wird die Tashakor auch heute verlassen müssen und mit dem späteren Bus nach Lissabon fahren, um nicht schon wieder seinen Flieger zu verpassen. Gerd hat sich kurzfristig entschieden, sein Segelabenteuer ebenfalls in Sines zu beenden. Thomas und glücklicherweise auch Mane bleiben nun alleine auf dem Schiff zurück und machen sich in der Nacht auf den Weg nach Lissabon. Obwohl auch Mane das Schiff früher als geplant, zwar nicht schon in Sines, aber in Lissabon verlassen wird. Der Skipper ist nicht besonders glücklich mit der Situation, drohte doch eine zeitlang, dass er das Boot alleine bei mäßig guten Bedingungen nach Lissabon hätte segeln müssen. Für ihn gibt es aber kaum eine Alternative, als auch anstrengende Etappen in Kauf zu nehmen und dennoch an Bord zu bleiben. Dabei ist natürlich klar, dass derjenige der Crew, der einen Flug oder ein Hotel gebucht hat oder sonst eine Verpflichtung eingegangen ist, alles unternehmen muss, um diese auch einhalten zu können. Ggf. muss er dann eben auch früher von Bord ...

Sines ist, obwohl mit historischem Hintergrund und berühmten Vorfahren, absolut kein Touristenort und hat so seine Ursprünglichkeit bewahren können. Der Ort lebt vom Hafen und vom Fischfang und bietet somit viele schöne kleine Fischrestaurants.

15.08.2014

Unser Tag beginnt inmitten der Nacht, nämlich morgens um drei. Nach dem Aufwachkaffee und kleinem Frühstück verlassen wir den Hafen von Sines und machen uns auf den Weg nach Lissabon. Nach der letzten Fahrt können wir es kaum glauben, aber es erwartet uns eine ruhige See, auch außerhalb des Hafenbeckens. Und so motoren wir bei 4,5 bis 6 Knoten und moderater Windstärke durch die Nacht. Das geht so gut voran, dass wir bei Cabo Espichel endlich die Segel setzen und uns die Zeit für entspannte Segelei bei 4-5 Beaufort und ohne nennenswerte Welle nehmen – denn, die Tashakor ist ja ein Segelboot... Das ist fast schon ein bißchen in Vergessenheit geraten.

Manes größte Leidenschaft war es, uns jedes Fischernetz-Fähnchen anzuzeigen. Und das einzige Mal, an dem sie es nicht tat, weil sie eben gerade nicht an Deck war, haben wir prompt eine solche Boje überfahren und hatten den Salat. Das Ding hatte sich in der Ruderblatt-Aufhängung verfangen. Also Segel runter, Motor im Leerlauf für alle Fälle und Thomas ging tauchen...im Atlantik...bei 14° Wassertemperatur. Das sind schon Ostsee-Verhältnisse...aber vielleicht ist's dort sogar noch wärmer? Beim ersten Versuch konnte Thomas einen Teil der Boje entfernen, aber um uns komplett „freizuschneiden“ wurde der Anker geworfen und das Schiff zum stehen gebracht. Ein Vorteil ist immer, vorher mal auf die Wassertiefe zu achten. Na, es ging gut und der Anker hielt. Also schnell den Rest entfernt und den Anker wieder hochgeholt. Doch was hängt da dran? Ein Hummerkasten ohne Hummer! Und wenn wir schon mal dabei sind, dann schneiden wir den eben auch noch ab – der Fischer wird uns hassen !!! Und „schon“ geht's weiter. Bei der Einfahrt in den Tejo bringt uns viel Wind, Windstärke 6, und kaum eine Welle gut voran. Wir erreichen sogar unglaubliche 10,3 Knoten über Grund!!!

Gegen sechs liegen wir in der Marina Doca de Alcantara, einem der Stadthäfen von Lissabon, fest am Steg. Mane verlässt ja leider morgen das Schiff, hatte heute aber noch einen wirklich einzigartigen, schönen Segeltag mit einer Prise Abenteuer. Und wir begrüßen mit Kerstin und Marco unsere neuen Crewmitglieder an Bord der Tashakor. Herzlich willkommen! Der Tag war anstrengend, aber ein typisches portugiesisches Abendessen in der immer wieder sehr schönen Altstadt lassen wir uns dennoch nicht nehmen.

16.08.2014

Nachdem bereits am Vortag Kerstin und Marco als neue Crewmitglieder angereist sind, gesellen sich heute noch Simone und Thomas, genannt Pumper, hinzu. Wir sind nun wieder zu fünft und haben den heutigen Tag zur Vorbereitung unserer weiteren Reise genutzt. So wurde aufgeräumt, eingekauft, repariert und klariert. Es kann also losgehen. La Coruña ist unser nächstes Ziel. Danach kommt Brest und damit könnte der anstrengende Teil der Reise zu Ende sein. Wir werden sehen ...

Die Westküste unseres Kontinents – der zweite Abschnitt der Reise beginnt

19. August 2014

17.08.2014

Es ist Sonntag und der Tag beginnt mit einem entspannten Frühstück. Danach erfolgt eine umfangreiche Sicherheitseinweisung denn in Lissabon hat es einen kompletten Crewwechsel gegeben und mit Ausnahme des Skippers, also mir, der ab jetzt dann auch das Logbuch bzw. diesen Blog weiterschreiben wird, sind alle Mitsegler das erste Mal an Bord der TASHAKOR. Wir sind jetzt zu fünft. Thomas oder eben Pumper ist erfahrener Segellehrer und Prüfer des DSV. Er wird mich vertreten und ist somit ein sehr kompetenter Nachfolger für Jan. Simone ist schon mehrfach auf der ALEXANDER von HUMBOLDT und auch auf Segelyachten mit gesegelt. Kerstin und Marco haben noch keine Segelerfahrung, sind aber schon sehr gespannt was sie an Bord erwarten wird, denn klar ist, dass der Abschnitt von Lissabon bis Brest einer der anstrengenden der Reise sein könnte. „Wir freuen uns auf schlaflose, stürmische Nächte ...“ – Schaun‘ wir mal oder wie war das gemeint !?!

Nachdem die neue Crew der TASHAKOR bereits am Tag zuvor die notwendigen Einkäufe von Proviant und Ausrüstung gemacht und an Bord verstaute hat, waren wir am Abend noch einmal in der schönen und quirligen Altstadt von Lissabon. Auf die Verlockung einen Zug durch die aufregenden Bars in Alcantara zu machen, haben wir dann aber doch verzichtet, um heute am 17.08. ausgeschlafen und fit die Reise Richtung Norden antreten zu können.

Die Wettervorhersage verspricht den für die portugiesische Westküste typischen Nordwind, leider die Richtung in die wir müssen ... Allerdings ist diesmal, anders als auf dem Weg von Gibraltar nach Lissabon, der Wind als relativ schwach angekündigt. Erleichterung weil zumindest kein schweres Wetter oder anstrengende Bedingungen zu erwarten sind, es ist aber zu befürchten, dass ein großer Teil der Strecke motort werden muss.

Es beginnt wie erwartet. Ein wenig später als geplant verlassen wir bei schwachen Winden dafür aber einen beeindruckenden, seegehenden Tidenstrom die Marina Doca de Alcantara. Wir motoren tatsächlich bei Null-Wind und einem Atlantik wie Öl durch die Mündung des Tejo, passieren Cascais, das Cabo Raso und nehmen Kurs auf das Kap Finisterre. Eine recht hohe und alte Dünung lässt das Schiff äußerst unangenehm schaukeln. Kaum einer an Bord kann sich von den Auswirkungen der Schiffsbewegungen freisprechen. Glücklicherweise fällt nur ein Crewmitglied durch Seekrankheit aus. Vor dem Einsetzen der unangenehmen Dünung konnte die von Pumper aus Deutschland mitgebrachte AIS-Antenne montiert und in Betrieb genommen werden und ich habe es endlich geschafft das Internet über den WLAN-Router an Bord zu aktivieren.

Am Abend kommt ein leichter Wind aus Nordwest auf und wir können auf dem geplanten Kurs segeln. Wer hätte das gedacht !? Segeln ist auf jeden Fall angenehmer als motoren und so sind bald alle Mitsegler wieder fit und haben Spaß. Der Wind macht gegen Mitternacht eine kurze Pause und mit Aufzug der neuen Wache um halb zwei kann erneut gesegelt werden.

18.08.2014

Der Morgen ist wolkenverhangen. Ein Anblick den es für mich seit der Ankunft auf Ibiza nicht mehr gegeben hat und insofern beginnt, natürlich auch durch die deutlich geringeren Temperaturen, für mich ein neuer Abschnitt des Segelabenteuers. Der Wind lässt am Morgen noch einmal nach und die treuen Dienste der Maschine werden erneut in Anspruch. Am Vormittag klart es auf, der Wind nimmt wieder zu und es kann wieder gesegelt werden. Es bzw. TASHAKOR läuft sehr gut und es werden Pläne für die nächsten Tage geschmiedet. Der Tag auf See verläuft eher unspektakulär. Die Seekrankheit ist nun gänzlich überwunden und so freuen wir uns über Wind und Fahrt in die richtige Richtung. Gegen Abend schläft der Wind allerdings wieder ein und wir motoren gen Norden.

Es geht trotz Nordwind voran Richtung La Coruña

20. August 2014

Erste überschlägige Berechnungen ergeben, dass wir voraussichtlich schon am Abend des 20. August, also einen Tag eher in La Coruña sein werden und wir entschließen uns die spanische Hafenstadt ohne Umwege und andere Hafenstopps direkt anzulaufen, um die gewonnene Zeit entweder dort zu genießen oder aber mehr „Polster“ für das Queren der Biskaya zu haben. In der zweiten Nachthälfte, also in den frühen Stunden des 18. zieht erst einmal pottendicker Nebel auf. Dank Radar, AIS und GPS wissen wir was um uns herum passiert und finden sicher unseren Weg auf dem Atlantik. Kurz vor Tagesanbruch lichtet sich der Nebel wieder und obwohl der Morgen mit grauen Wolken beginnt, scheint schon bald wieder bei strahlend blauem Himmel die Sonne die das triefend und tropfend nasse Deck innerhalb kurzer Zeit wieder trocknet. Leider lässt der Wind auch an diesem Morgen wieder einmal auf sich warten. Ein hoffnungsvoller Segelversuch am Vormittag wird nach eineinhalb Stunden abgebrochen weil der Wind erneut abflaut und sich wie so oft auch gegen uns wendet. Gegen Mittag spricht uns eine deutsche Yacht auf dem Weg Richtung Süden auf UKW Kanal 16 an und fragt nach den Windverhältnissen auf unserer Position weiter außerhalb. Sie wünschen sich natürlich den Nordwind der uns aber entgegen stehen würde. Aber auch wir haben zu dem Zeitpunkt keinen nennenswerten Luftstrom der sie voran bringen oder uns beim Motoren gen Norden hindern würde. Das ändert sich gegen zwei Uhr. Der Wind frischt auf und wir segeln auf der Kreuz Richtung Norden. Irgendwann wird die Genua gegen das Stagsegel getauscht und irgendwann müssen wir sogar ein Reff ins Großsegel bringen. Wir kommen gut voran wenn auch unter Kreuzschlägen nicht auf dem direkten Weg. Bereits während der Motorfahrt, aber erst recht jetzt unter Segeln werden wir von unzähligen, pfeilschnellen Delfinen begleitet. Ihnen zu zuschauen ist eine Freude. Am Abend werden wir vor der spanischen Küste noch Zeugen einer Rettungsübung des spanischen Such- und Rettungsdienstes. Dabei werden in unmittelbarer Nähe zu uns Personen mit Hubschraubern von einem Schiff der Küstenwache abgewincht. Ich schaue mit viel Wehmut zu ...

Zum Sonnenuntergang wenden wir vor einer kleinen vorgelagerten Insel und laufen unter Maschine mit dem Großsegel zu Unterstützung direkt in Richtung Kap Finisterre. Nach Einbruch der Dunkelheit meldet sich die spanische Verkehrszentrale auf Kanal 16 und weist uns darauf hin, dass sie anhand ihres Radarbildes das Gefühl haben, wir wären zu dicht unter der Küste und damit zu nahe an gefährlichen Steinen die dort oberhalb aber eben auch knapp unter der Wasseroberfläche liegen. Dass wir eine Karte an Bord haben kann ich natürlich bestätigen und auch nach eingehender Prüfung komme ich zu dem Ergebnis, dass wir genügend Abstand zu den Hindernissen haben. Dennoch gut zu wissen, dass die Verkehrszentrale so ein waches und fürsorgliches Auge auch für uns als Sportboot hat. In der Nacht stellen wir wieder auf MESZ, also UTC+2h um.

Kap Finisterre und La Coruña

22. August 2014

Der Wind weht, wenn er denn weht, aus Nord oder Nordnordwest. Weil uns schlicht und ergreifend die Zeit zum Kreuzen fehlt motoren wir um das Kap Finisterre in Richtung La Coruña. Seit dem gestrigen Abend sind wir unter Maschine und wenn wir in der zweiten Nachthälfte den Wind gegenan hatten, haben wir ihn am Vormittag weder von vorn noch überhaupt. Es ist absolute Flaute. Obwohl wirklich niemand mehr damit gerechnet hat, bekommen wir am späten Vormittag dann doch noch Wind und man glaubt es kaum – auch tatsächlich aus der richtigen Richtung. La Coruña laufen wir letztendlich mit gerefften Segeln, halben Wind und beachtlichen 8,5 Knoten an. Wir laufen in die spanische Hafenstadt am Nachmittag ein, bunkern zunächst Diesel und freuen uns dann im Hafen unser wohlverdientes Anlegerbier trinken zu können. Am Abend erkunden wir La Coruña, sitzen in einer Bodega und genießen spanische Lebensart.

Wir genießen einen Hafentag in der spanischen Hafenstadt. Während Marco und Kerstin einen Ausflug nach Santiago de Compostela machen, besorgen Pumper und ich Ausrüstung und Ersatzteile für das Boot. Simone kümmert sich um die Wäsche und am Abend sind alle Punkte der To-Do-Liste abgearbeitet und wir gehen noch einmal in der lebendigen Altstadt essen.

Biskaya – wir kommen, aber wo ist der Wind !?!

25. August 2014

Bereits am Abend zuvor ergab eine erste, eingehende Sichtung aller verfügbaren Wetterinformationen, dass das Queren der Biskaya möglicherweise recht unspektakulär verlaufen könnte. Die Vorhersagen waren nicht einheitlich, aber allesamt eher positiv. GRIB US-Daten sahen zunächst eine Ost- und später eine Süd-, Südwestströmung für unser Seegebiet vorher. Der Deutsche Wetterdienst geht, zumindest anfangs, leider von einer Nordwest- teilweise sogar Nordkomponente aus und die Windfinderprognose findet sich irgendwo dazwischen wieder. Insgesamt geht aber keine der Datenquellen von Starkwind oder Sturm aus. Allerdings ab dem 25.08., also noch vor unser geplanten Ankunft, dreht der Wind von Süd über West auf Westnordwest und wird voraussichtlich anspruchsvolle 6 – 7 Beaufort erreichen.

Die Prognosen bestätigen sich am Morgen und nach einem ausgedehntem Frühstück heißt es um kurz nach elf Uhr Leinen los in Richtung Brest. Nach einer Stunde verzichten wir auf die Maschine und segeln bei herrlichem Segelwind – wenn auch in seiner Richtung nicht optimal – auf der Kreuz auf Kurs Nordost. Am Abend begegnen wir einem spanischen Dreimastschoner und später, eine Stunde vor Mitternacht, verlässt uns dann der Wind. Wir motoren auf unserem Kurs Richtung Brest und warten nun auf eine Winddrehung und vor allem etwas mehr als Windstärke 1 – 2.



Es läuft gut, aber leider nur unter Maschine. Die gefürchtete Biskaya, die mir von Anbeginn der Reise einen gewissen Respekt eingeflößt hat, zeigt sich mehr als freundlich. Leichte Atlantikdünung, ein Hauch von Wind und liebliche Kräuselwellen sowie strahlenden Sonnenschein und azurblaue See lassen uns vergessen wie ungemütlich es hier sein könnte. Tagsüber ziehen Wale ihre Bahnen durch das Wasser und die Begegnung mit einem anderen Schiff ist äußerst selten. Das Meer lädt bei 19°C zu einem Badestopp bei 4.000 – 5.000 Meter Wassertiefe ein. Nachts ist es angenehm mild und wir genießen die Stunden während der Überfahrt. Obwohl wir heute unter Maschine in 20 ½ Stunden immerhin 112 Seemeilen zurücklegen mussten, sind wir guter Dinge, dass der nächste Tag nun endlich den Wind der uns nach Brest führen soll mit sich bringt. Wir erwarten Süd- bis Südwestwind mit 3-4 Windstärken der kurz vor Ende des Reiseabschnittes auch stärker werden könnte. Und so sind wir wirklich guter Hoffnung und warten auf den Wind, denn unsere bisherige Bilanz

sieht für eine Reise mit einem Segelboot nicht so überzeugend aus. Seit dem Start am 20.07. im griechischen Lefkas haben wir stolze 2458 NM zurückgelegt (Stand 23.08. 24:00). Davon mussten – größtenteils wegen fehlenden Windes -in beachtlichen 260 Betriebsstunden 1165 NM unter Maschine zurückgelegt werden. Glücklicherweise konnten wir immerhin mehr als die Hälfte der bisherigen Distanz, nämlich 1293 Meilen, segeln.

Wir werden nicht enttäuscht. Am Morgen stellt sich ein, zunächst noch schwacher, aber wie vorhergesagt, Südwind ein. Dieser wird stärker und mit dem Blister geht es nun ohne Maschine auf direktem Kurs Richtung Brest. Im Verlaufe des Nachmittags wird ein „Schmetterling“ mit Blister und Großsegel gefahren. Nach dem der Wind 4 Beaufort überschreitet wechseln wir den Blister gegen die ausgebaumte Fock. Mit 5,5 bis 6,5 Knoten rauschen wir vor dem Wind unserem Ziel, der französischen Hafenstadt Brest, entgegen. Es ist bewölkt und ab und zu fällt auch mal ein Regentropfen. Dennoch ist die Reise in diesem Teil sehr angenehm, denn die Tatsache, dass wir segeln können bringt Ruhe in die Schiffsbewegungen. Das GRIB US Datenmodell liegt mit seiner Berechnung tatsächlich der Realität am nächsten und es ist davon auszugehen, dass der Wind nun nicht mehr einschlafen, sondern stetig mehr werden wird. Lediglich eine Drehung auf West oder gar Westnordwest könnte zum Ende des Teilabschnitts bis Brest anstrengend werden. Seit zwei Tagen haben wir weder ein Schiff auf dem AIS noch auf See gesehen. Wir sind wirklich sehr alleine ...

Man soll doch den Tag nicht vor dem Abend loben – die Biskaya kann auch anders !!!

25. August 2014



... immer noch Sonntag der 24. August und es geht mit Riesenschritten voran in Richtung Brest. Die Segel stehen gut und wir segeln bei erträglicher Welle in beeindruckender "Rauschefahrt" vor dem Wind mit ausgebaumter Genua nordwärts. Bei Erreichen des Festlandssockels wird schon mal ein Bier geöffnet und eigentlich sehen wir uns schon im bretonischen Brest am Ende einer mit Spannung erwarteten Passage, die aber doch recht unspektakulär zu werden scheint.

Bis jetzt ...

Dann aber wird es Abend, es wird dämmerig, die Welle wird stärker und ruppiger. Der Wind frischt auf. Gut die Entscheidung vor Nachtbeginn auf die Genua zu Gunsten des Stagesegels als Nachtbesegelung zu verzichten. Im Boot geht es nun "heftig zu Kehr". Eine brutale Welle schmeißt uns von Back- zu Steuerbord und in gleicher Sekunde wieder zurück. Zu der ungewohnt starken Rollbewegung kommt ein heftiges Nicken und innerhalb kürzester Zeit ist kein Gegenstand im Boot mehr an seinem alten Platz. Bei Einbruch der Nacht wird es dunkel und zwar so unglaublich dunkel wie es noch niemand an Bord vorher schon einmal erlebt hat. Es geht mit 6 bis 8,5 Knoten in ein grenzenloses Schwarz. Einziger Anhalt für den Kurs bietet der tanzende Kompass. Immer wieder fällt das Vorsegel ein und fängt krachend und knallend wieder den Wind. Es sind nur noch 80 Meilen, aber kein Ende ist in Sicht. Bei Wind zwischen 6 und 7, in Böen bis 8 Beaufort erreichen wir zweitweise 9,9 Knoten an der Logge. Heftige Schiffsbewegungen setzen uns zu. Die Welle ist in ihrer Wirkung beeindruckend und hart. Sehen können wir sie nicht. Wir sehen gar nichts außer die angespannten Gesichter der Mitsegler und den Kompass. Großsegel und Stagesegel werden gegen die Genua getauscht, die wiederum gegen das Stagesegel und das wird dann später auch gerefft. Wir haben die ganze Nacht alle Hände voll zu tun. An Schlaf ist ohnehin nicht zu denken. Wir versuchen vor dem Wind zu kreuzen, um es für uns angenehmer zu machen. Der Weg wird dadurch natürlich länger. Egal, wir sind voraussichtlich ohnehin viel eher am Ziel als geplant. Es wird erst ein wenig ruhiger nach dem wir ein vor Frankreich liegendes Riff passiert haben. Starker Wind und Welle wird im Laufe des Vormittags gegen Stark- und Dauerregen getauscht. Frankreich empfängt uns herbstlich. Endlich empfangen wir wieder AIS-Signale anderer Schiffe, wir sehen sie sogar. Es herrscht reger Funkverkehr auf UKW Kanal 16. Eine Wohltat nach fast drei Tagen Einsamkeit in der Biskaya und vor allem dieser letzten Nacht.

Wir laufen gegen Mittag des 25. August in Brest bei strömendem Regen, aber auf halben Wind und unter Segeln ein.



Das war die Biskaya. Am Ende doch nicht ganz so ruhig und eigentlich bin ich froh, dass wir auch das bekannte und zu fürchtende Gesicht des Golfes zwischen Frankreich und der iberischen Halbinsel gesehen haben. So war die Ehrfurcht berechtigt und so hält sich doch auch der Respekt, den ich ihr nach wie vor zolle ...

Brest – ruhige Tage im Regen. Das Ende des Sommers naht also ...

29. August 2014

25. – 27.08.2014

Das mit viel Spannung erwartete Einlaufen in Brest gestaltet sich ausgesprochen ungemütlich. Es ist tatsächlich, der Jahreszeit entsprechend, ein Stück weit spätsommerlich, sogar herbstlich. Für uns in der Form aber eben auch das erste Mal und damit ein wenig ernüchternd. Wir laufen mit beeindruckenden 8,5 Knoten über Grund in die Bucht von Brest bei halben Wind, kaum Welle und voller Besegelung ein. Leider sehen wir von der bretonischen Küste sehr wenig, denn die Sicht ist mäßig und es regnet weiterhin in Strömen. Dort wo die Ansteuerung enger wird, müssen wir wieder einmal auf das automatische Nebelhorn zurückgreifen und das Erscheinen französischer Kriegsschiffe in geringer Entfernung wirkt bei der eingeschränkten Sicht ein wenig gespenstisch. Brest ist eben einer der wichtigsten französischen Marinestützpunkte und eine relativ große Stadt am Atlantik. Wikipedia klärt uns später darüber auf, dass Das Klima von Brest ist ein gemäßigtes Seeklima, das vom Golfstrom beeinflusst wird. Charakteristisch für dieses Klima sind kühle Sommer und milde Winter. Frost tritt selten auf, Wind dagegen fast ständig. Die Stadt gehört in eine Klimazone des Typs Cfb (nach Köppen und Geiger): Warmgemäßigtes Regenklima (C), vollfeucht (f), wärmster Monat unter 22 °C, mindestens vier Monate über 10 °C (b).

Die jährliche Durchschnittstemperatur liegt bei 10,8 °C; der kälteste Monat ist mit 6,2 °C der Februar, der wärmste mit 16,0 °C der August. Die jährliche Niederschlagsmenge beträgt 1085 mm; am trockensten mit 46 mm ist es im Juli, die höchste Niederschlagsmenge fällt mit 137 mm im Dezember.

Kein Wunder also !!!

Nach Bunkern von Diesel und Festmachen an einem komfortablen Ponton in der Marina Du Moulin Blanc im Osten der Stadt Brest, gehen wir zunächst zur wohlverdienten Ruhe und am Abend essen wir Muscheln und Fish n' Chips direkt am Hafen. Die Franzosen in Brest empfangen uns freundlich und kompetent in englischer Sprache. Das Wetter leider immer noch nicht ...

Am 26. August verlassen uns Kerstin und Marco – allerdings ein klein wenig später als geplant. Möglicherweise hängt das mit einer Flasche Gin aus Gibraltar, die eigentlich Hamburg ungeöffnet erreichen sollte, zusammen. Möglicherweise ...

Die verbleibende Crew Thomas & Thomas, sowie Simone haben den Tag mit Wäsche waschen, Einkaufen, kleineren Reparaturarbeiten und viel Ausruhen verbracht. Wenn wir nicht auf Julia als viertes Crewmitglied hätten warten müssen, hätten wir das Ablegen sicher schon auf den folgenden Tag vorgezogen. So aber, sind wir am darauffolgenden Tag zu einem Ausflug nach Brest aufgebrochen. Leider hat es an diesem Tag ganz besonders intensiv geregnet und so waren wir recht froh, dass Julia am Abend tatsächlich wie geplant eintraf und die Abreise für den 28. endlich festgelegt werden konnte. Anlassbezogen hat sich Simone nun

endlich mit handfester Segelbekleidung versorgen können. Das Ende des Sommers und die scheinbar große Erfahrung mit dem Regen waren eine gute Gelegenheit für den Kauf

Einfahrt in den englischen Kanal mit berauschernder Geschwindigkeit ...

30. August 2014

Die Wettervorhersagen für die Einfahrt in den Kanal sind mehr als positiv. Anders als in den vergangenen Wochen sollte der Wind tatsächlich stark genug und mal nicht von vorne wehen. Für die nächsten Tage war Südwest- bis Westwind mit 3-5 Beaufort vorhergesagt. Ein Wind der uns sehr komfortabel in und durch den Kanal schieben könnte. Allerdings sollten diese guten Bedingungen nur ein paar Tage anhalten, der Wind dann abnehmen und über Nord auf Ost drehen. Das wäre natürlich ausgesprochen hinderlich, denn die weitere Reise geht ja hauptsächlich in Richtung Osten und auch noch ein wenig nordwärts. So kamen wir zu dem Entschluss nicht nach England, nach Cowes zur Isle of Wight zu segeln, sondern stattdessen eine der Kanalinseln zu besuchen, um danach möglichst direkt in Richtung Oostende zu laufen. Ggf. könnten wir dann noch einen Stopp im nordfranzösischen Boulogne-sur-Mer einlegen oder wenn's passt auch durchfahren. Somit war das nächste Ziel der Reise Saint Peter's Port auf Guernsey. Dieser Hafen liegt ca. 150 Seemeilen von Brest entfernt auf einer der größeren Inseln im Kanal kurz vor dem französischen Cap Le Hague. Die Entscheidung nach ungefähr eineinhalb Tagen einen Stopp einzulegen wurde auch deswegen gefällt, weil es mir nach fünfeinhalb Wochen und fast 2.800 NM immer schwerer fällt tagelange Teilabschnitte mit den entsprechenden Strapazen durchzustehen. Meine Leidensfähigkeit ist tatsächlich ein klein wenig gesunken und langsam macht sich auch eine gewisse Erschöpfung und Ermüdung breit. Vielleicht hat auch der plötzliche Einbruch des Wetters zu der Abgespanntheit beigetragen?!? Ein Lichtblick ist dabei natürlich, dass wir uns dem Ziel nähern und es nun wirklich nicht mehr so sehr weit ist.

Kurz nach Hochwasser legen wir am Morgen des 28.08. in der Marina Du Moulin Blanc ab. Es geht mit dem ablaufenden Wasser zunächst noch gegen den Wind in Richtung Westen. Kurz nach Passieren der Stadt Brest bittet uns BREST TRAFFIC die südliche Ansteuerung für die Ausfahrt zu nutzen weil ein Konvoi mit Priorität die nördliche Ansteuerung befahren wird. Wir weichen in Richtung des Südufers aus und werden Zeuge wie eines der großen französischen U-Boote den Hafen von Brest anläuft. Nach einer dreiviertel Stunde ist der Spuk vorbei und wir setzen unseren Kurs um das Kap Finestre fort. Mit Vollzeug und später sogar dem Blister geht es bei mäßigem Wind Richtung Nordosten. Dafür scheint die Sonne und erweckt die Lebensgeister. Obwohl mir selber, ob der wochenlangen Anspannung und einer nicht zu verhehlenden Ermüdung ein wenig unwohl ist, genießen wir den Tag. Am Nachmittag frischt der Wind auf und wir laufen unter Großsegel und Fock beachtliche Geschwindigkeiten über Grund. Dabei ist die Tide natürlich ein höchstwillkommener Freund. In der zweiten Nachthälfte. erreicht der Wind beachtliche 6 Bft. und inzwischen haben wir auch wieder eine ordentliche Welle. Es ist wieder einmal recht anstrengend das Boot zu steuern oder aber, wenn wachfrei, die nötige Ruhe zu finden. Auch wenn es im letzten Teil ein wenig unruhig wurde, waren wir auf diesem Teilabschnitt mit Abstand am schnellsten. Wir haben in weniger als 26 Stunden immerhin 149 NM zurückgelegt. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 5,8 Knoten. Und nicht nur das – seit dem Ablegen in

Brest lief die Maschine weniger als zweieinhalb Stunden und hat uns nur elf Meilen voranbringen müssen. Der Rest konnte gesegelt werden.

Am Vormittag des 29.08. erreichen wir Saint Peter's Port auf Guernsey und laufen die neue Marina an. Beeindruckend ist, dass man hier nur zwei Stunden vor bis zwei Stunden nach Hochwasser einlaufen kann. Bei Niedrigwasser schaut man aus dem Hafenbecken einen Meter tiefer auf den trockenliegenden Meeresgrund.



Guernsey ist "very british" und Saint Peter's Port ein bezauberndes Städtchen. British ist nur wirklich nicht das Gesundheitssystem. Ein wirklich sehr schneller, aber freundlicher und bestimmt kompetenter Gesundheitscheck im Princess Elizabeth Hospital hat mich stolze 685,- Guernsey Pfund gekostet. Dafür war dieser aber mit beruhigendem Ergebnis und so kann die Reise wie vorgesehen, wenn auch ein wenig ruhiger, fortgesetzt werden. Wir werden kurz vor dem Hochwasser am Morgen gegen neun Uhr auslaufen und hoffen auf einen kräftigen Westwind ...

Unsere Rechnung geht offensichtlich auf ...

1. September 2014

30. und 31.08.2014

Am Morgen des 30.08., einem Samstag, stehen wir bereits gegen halb acht auf und frühstücken zeitig, denn wir wollen so früh wie möglich Saint Peter's Port in Richtung Ostende verlassen. Hochwasser ist gegen 10 Uhr Ortszeit. Das entspricht 11 Uhr unserer Bordzeit und ein Ein- und Auslaufen ist nur zwei Stunden vor und nach Hochwasser möglich. D.h. wir peilen 9 bis 10 Uhr für das Ablegen an, um auch so früh wie möglich den für uns günstigen Gezeitenstrom zu erwischen. Ein feiner Nieselregen dämpft die Stimmung allerdings ein wenig. Nachdem wir den Hafen mit einigen anderen Yachten verlassen haben. Setzen wir das Großsegel und den Kurs auf Alderney. Schon bald kann die Maschine abgestellt werden und wir rauschen mit Großsegel und Genua sowie einem beachtlichen Tidenstrom von achtern unserem Ziel entgegen. Die Küstenfunkstellen geben immer wieder eine Starkwindwarnung für den Bereich der Kanalinseln ab. Uns kommt der Wind allerdings sehr gelegen. Nach Passieren der Insel Alderney im Süden erreichen wir das berühmt berüchtigte Race of Alderney in dem plötzlich der Wind abflaut und ein beeindruckendes Kabbelwasser durch aufeinandertreffende Strömungen entsteht. Wir können uns nur unter Maschine entziehen und motoren so bis kurz hinter das französische Kap Le Hague. Ab hier setzt wieder ein starker Südwest ein, der uns mit und ohne Gezeitenunterstützung gut Richtung Nordosten führt. Wir erreichen Geschwindigkeiten über Grund, aber auch durch das Wasser wie wir sie schon lange nicht mehr gesehen haben. Selbst mit dem Strom gegenan sind wir selten langsamer als 4 Knoten. Mit Großsegel und ausgebaumter Genua geht es vor dem Wind unglaublich schnell in Richtung Heimat. Das macht wirklich gute Laune. Selbst zeitweilig starker Schwell wird angesichts der hohen Fahrt gut ertragen. In der Nacht korrigieren wir unseren Kurs und segeln auf halbem Wind phasenweise mit mehr als 10,5 Knoten über Grund. Schon bald wird deutlich, dass wir die Straße von Dover in dem Zeitfenster erreichen können in dem der Wind noch aus West und Südwest mit ausreichender Stärke weht. Wenn dann noch die Tide bei Ankunft passt, könnten wir zwei Tage eher als geplant in Ostende einlaufen. Dank der sehr genauen Wettervorhersage, insbesondere der GRIB US-Daten, scheint der Plan nun auch vollends aufzugehen. Am Vormittag des 31.08., wir laufen immer noch beeindruckende Geschwindigkeiten, wird klar – wir erreichen Calais exakt zum richtigen Zeitpunkt. Wir entscheiden den Hafen Boulogne-sur-Mer nun nicht mehr anzulaufen und bis Ostende durchzufahren.

Kurz vor Calais hält ein französischer Zollkreuzer auf uns zu. Wir werden auf Kanal 16 angesprochen und wenig später haben wir ein sehr freundliches, aber auch emsiges Inspektionsteam an Bord und werden ungefähr eine dreiviertel Stunde lang überprüft. Ohne Ergebnis, wie zu erwarten – natürlich.

Kurz nach Einlaufen in die Straße von Dover verlässt uns der Wind. Auch das wie angekündigt. Wir starten die Maschine und bergen die Segel. Dann setzen wir Kurs über ein betonntes Fahrwasser entlang der Küste in Richtung Ostende. Wir rechnen nicht mehr damit in dieser Nacht segeln zu können. Dennoch haben wir in den letzten Tagen unsere Segelleistung erheblich verbessern und die Maschinenstunden gering halten können. So haben wir auch auf diesem Leg innerhalb von nur 24 Stunden 152 Meilen zurückgelegt und davon nur 13 motort.

Das frühe Einlaufen in Ostende kommt Pumper sehr gelegen. Private und sehr wichtige Gründe zwingen ihn uns bereits in der belgischen Stadt zu verlassen und leider nicht mehr bis Hamburg an Bord zu sein. Erfreulicherweise kann Simone ihren Aufenthalt an Bord bis Hamburg ausdehnen, so dass wir wenigstens zu dritt sind.

Ankunft in Ostende – Ankunft in der Nordsee.

1. September 2014

01.09.2014

Nach einer verhältnismäßig ereignislosen Nacht unter Maschine, sehr wenig Wind und ruhiger See durch das belgische Wattenmeer, legen wir um 4.30 Uhr an einem Ponton im belgischen Hafen Ostende an. Wir müssen hier auf die Schleusenöffnung nach 7 Uhr warten, um in den Yachthafen am ehemaligen Segelschulschiff Mercator, direkt in der Stadt Ostende zu kommen. Pumper hat sich einen Zug um viertel vor Neun ausgesucht und so gehen wir alle erst einmal zur Ruhe. Bereits mit dem Passieren der Straße von Dover, aber spätestens mit der Ankunft in Ostende haben wir die Nordsee, eben auch mental, erreicht. D.h. wir sind nun nicht nur in heimatlichen Gefilden, sondern, es ist ganz deutlich spürbar, der Sommer ist vorbei. Die Nächte werden nun empfindlich kühl. Auch tagsüber sind T-Shirt und Badehose oder ein kurzer Badestopp Geschichte. Simone und ich haben uns, wahrscheinlich in Brest, eine dicke Erkältung zugezogen und ich denke mit Wehmut an die Tage im Mittelmeer zurück. Seglerisch waren die letzten Tage aber sicherlich eines der Highlights auf diesem Törn. Trotzdem, ich freue mich auf Helgoland, ich freue mich auf Hamburg, aber ganz besonders freue ich mich auf zuhause.

Der Aufenthalt in Ostende soll so kurz wie möglich sein. Ich möchte mich unbedingt mit Jan und Patrick, zweiter Steuermann und Kapitän meines letzten Roaldtörns hier aus Ostende, treffen. Dann soll der Motor hier repariert werden und nach ein paar Einkäufen kann es eigentlich weiter in Richtung Heimat gehen.

... und plötzlich kommt alles ganz anders – die Tage in Ostende werden zu einem der schönsten Hafenaufenthalte !!!

7. September 2014

Nachdem Thomas gegen acht Uhr unser Schiff am Warteponton vor der Mercatorschleuse verlassen hat und in Richtung Heimat unterwegs ist, verholen wir TASHAKOR in die gezeitenunabhängige Mercator Marina. Die Idee war nun endlich für ein paar Stunden zur Ruhe zu gehen, um dann mit neuen Kräften Ostende zu erobern. Nach dem Festmachen kümmern wir uns erst einmal um die Stromanbindung, Wasser etc. und nach einem Besuch beim Hafenmeister ist es dann auch schon fast Mittag. Es wird trotzdem erst einmal gefrühstückt und schon bald steht dann auch Jan am Steg, um uns in seiner Stadt zu begrüßen und uns zu besuchen. Er ist ganz neugierig auf mein Boot und lässt sich einen kurzen Rundgang nicht nehmen. Immerhin haben wir über drei Wochen eine Kammer auf der Roald geteilt und ich habe viel von meiner damals neuen Anschaffung berichtet. Dann kann er glücklicherweise auch organisieren, dass der Volvo Penta-Mechaniker bereits heute um 14 Uhr und nicht erst am Donnerstag, den 04.09. an Bord erscheint, um ein Leck im Kühlwasserkreislauf der Maschine zu reparieren. Das war's dann mit der Ruhe, aber das Wohl der Besatzung und das des Bootes gehen nun erst einmal vor. Der „Volvo Penta Mann“ ist pünktlich und schon bald hat er die Ursache gefunden und arbeitet an der Behebung der Störung. Er empfiehlt ein Ersatzteil zu wechseln, hat es aber nicht auf Lager und leider auch nicht das Zentrallager in Belgien. Somit ist der Abschluss der Reparatur heute und wahrscheinlich auch morgen nicht mehr möglich. Bei einer schnellstmöglichen Lieferung von außerhalb Belgiens könnte eine Reparatur bis übermorgen, also Mittwochabend und damit ein Ablegen am Donnerstagmorgen möglich sein. Wir vereinbaren auf das Ersatzteil zu warten. Am Nachmittag treffe ich in der Marina auf Patrick, unserem Kapitän auf der Roald im März/April, lerne auch seine Frau kurz kennen und wir verabreden uns spontan für ein gemeinsames Frühstück an Bord der TASHAKOR am nächsten Morgen. Am Abend essen wir auf Empfehlung Jans in einem sehr belgischen Fischrestaurant und sind begeistert von dem frischen Fisch, aber noch viel mehr natürlich von den „Fritten“. Dann fordert der Tag seinen Tribut, das belgische Bier tut ein Übriges und wir fallen sehr erschöpft in unsere Kojen

...

Der nächste Tag beginnt wie verabredet mit einem gemeinsamen Frühstück und ich freue mich riesig nach Jan nun auch Patrick hier in Ostende wieder sehen zu können. Jan sowohl als auch Patrick empfehlen uns dringend einen Besuch der nahegelegenen Stadt Brügge und jetzt kommt's: Patrick bietet sich nicht nur als Fahrer, sondern darüber hinaus auch noch als, wie sich später herausstellt, überaus kompetenter Fremdenführer an !!! Wir erreichen Brügge, Dank des unkomplizierten Transports in Patricks Wagen in kurzer Zeit und erleben einen mehr als wunderbaren Tag in dieser faszinierenden flämischen Stadt mit romantischem Charme. Ich bin so begeistert, dass kein Zweifel daran besteht, dass ich Brügge bei meinem nächsten Aufenthalt in Belgien wieder besuchen werde – ganz bestimmt.







Zurück in Ostende muss ich mich tatsächlich beeilen, um noch pünktlich bei Jan und seiner Frau Marianne zu sein. Ich bin am Abend bei ihnen eingeladen und genieße zunächst die Aussicht aus dem 29. Stockwerk auf die Nordsee und ganz Ostende. Patrick und seine Frau sind ebenfalls das erste Mal hier und genauso wie ich, sowohl von Mariannes Kochküsten, als auch der unglaublichen Aussicht begeistert. Simone und Julia waren an diesem Abend die guten Geister an Bord. Sie haben die komplette Wäsche gewaschen und getrocknet und den Einkauf erledigt. Am späten Abend sehen wir uns doch noch kurz und fallen nach einem „Absacker“ erschöpft in die Kojen. Der nächste Tag beginnt spät. Der Mechaniker erscheint gegen Mittag und obwohl das empfohlene Ersatzteil nun doch nicht gekommen ist, beendet er die Reparatur und es sieht zunächst so aus, als ob alles in Ordnung ist. Um zwei Uhr bekommen wir von Patrick und seiner Frau Besuch an Bord. Nach einer ausgiebigen Besichtigung der TASHAKOR machen Patrick und ich noch ein paar Besorgungen. Für die Damen gibt es natürlich ein Damenprogramm. Während wir unterwegs sind besichtigen sie die Outka, Patricks Boot, danach gehen sie ins Café. Auch Patrick und ich besuchen die Outka. Danach verholen wir die TASHAKOR an den Warteponton vor der Mercatorschleuse. Leider springt die Maschine nur sehr zögerlich an. Wir vermuten noch einen Rest Luft in der Leitung. Wir sitzen noch eine Zeitlang im Cockpit und Patrick hat den Gedanken uns bis Hamburg zu begleiten. Gesagt getan – Miriam ist einverstanden und so gehen wir zu Patrick, um alles Notwendige für die Reise an Bord zu bringen. Wir erleben einen wundervollen Abend mit Miriam, Patrick und den Freunden des Hauses Yves. Am Abend ziehen wir zur TASHAKOR und gehen zeitig auf Koje, denn am nächsten Morgen wollen wir bereits um fünf Uhr ablegen, um mit dem richtigen Tidenstrom möglichst weit Richtung Norden zu kommen. Die Tage in Ostende werden uns noch lange in Erinnerung bleiben. Ich bin selten so gastfreundlich empfangen und behandelt worden. Wir alle hatten das Gefühl nicht nur gern

gesehene Gäste zu sein. Die Art mit der sich alle bemüht haben, um uns unseren Aufenthalt so angenehm und so interessant wie möglich zu gestalten, war nahezu unbeschreiblich und sucht mit Sicherheit ihres gleichen.

Wir verlassen Ostende – leider.

7. September 2014

Am Donnerstagmorgen um fünf Uhr heißt es tatsächlich „Leinen los“, doch vorher gibt es beim Anlassen der Maschine leider das gleiche Problem wie am Abend zuvor. Klar ist, dass neben der Reparatur des Kühlkreislaufs und Einbau eines neuen Vorfilters, auch ein Fehler verbaut wurde. Danach motoren wir mit unserem neuen Crewmitglied Patrick in Richtung Norden. Das Ziel ist der holländische Hafen Den Helder. Hier muss die Maschine sicher noch einmal überprüft werden, bevor es Richtung Helgoland weitergeht. Insgesamt ist der Tag sehr schwachwindig mit Winden aus Nordnordost bis Ost und wir kreuzen unter Maschine die Hafeneinfahrten von Antwerpen und Rotterdam.

Den Helder

7. September 2014

Am Freitagmorgen passieren wir Den Helder und entschließen uns zunächst nach Oudeschild auf Texel zu segeln. Dort gibt es einen Volvo Penta Reparaturbetrieb der Zeit für uns hat. Wir liegen gegen 09.30 Uhr in der Marina Oudeschild fest und kurz nach dem Frühstück erscheint der Mechaniker. Nachdem der Fehler behoben wurde, motoren wir in das ca. 6 NM entfernte Den Helder. Wir trinken unser Anlegerbier mit belgischem Bier und essen im königlichen Yachtclub zu Abend. Einkaufsbummel und Spaziergang haben wir auf den nächsten Morgen verlegt.

Helgoland – der erste deutsche Hafen

8. September 2014

Der Untertitel dieses Blogs lautet ja “SY TASHAKOR – 3.300 Meilen von Griechenland nach Deutschland” und demnach ist unsere Reise wohl jetzt beendet denn tatsächlich haben wir inzwischen mehr als 3.300 Meilen hinter uns gelassen. Heute, am 07.09.2014, haben wir um 17.20 Uhr im Hafen von Helgoland, unserem ersten deutschen Hafen und damit dem letzten Hafen vor Hamburg, festgemacht. Wir haben bis jetzt 3.366 NM zurückgelegt und wenn wir phasenweise zu wenig gesegelt sind und zu viel motoren mussten, so haben wir seit Brest viel dafür tun können diese Bilanz wieder positiv zu gestalten. Seit Brest haben wir insgesamt 703 NM und davon allein 515 unter Segeln zurücklegen können. Das Wetter war zwar nicht mehr ganz so angenehm wie im Mittelmeer oder in Spanien und Portugal, aber glücklicherweise niemals schlecht. Dafür haben wir allerdings sehr viel und sehr schön segeln können und das hat natürlich viel Spaß gebracht. Wenn auch die Überfahrt von Ostende nach Den Helder bzw. Texel viel motort werden musste, war die Fahrt von Den Helder bis nach Helgoland eine hervorragende Segelpartie. Die Maschine lief nur etwas mehr als 4 Stunden, um uns voranzubringen und dann noch einmal ein wenig, um die Batterien zu laden. Die Laune an Bord ist dementsprechend gut und alle haben offensichtlich sehr viel Spaß an der Reise. Seit Patrick an Bord ist, ist die TASHAKOR auch kulinarisch ganz weit vorne. Überhaupt ist die Anwesenheit von Patrick ein Riesengewinn für unsere Reise. Es ist nicht nur seine freundliche Art und der unkomplizierte Umgang mit ihm, sondern natürlich auch seine seglerische und seemännische Kompetenz die uns unterstützt und so gut gefällt.

Helgoland empfängt uns herbstlich, aber inzwischen gefällt uns auch das ganz gut. Wir trinken Helgoländer Eiergrog und genießen die Stunden auf der Insel. Am Mittwoch werden wir sehr früh in Richtung Hamburg ablegen. Wir wollen mit dem Abendhochwasser im City-Sportboothafen anlegen und dann ist die Reise erst einmal zu Ende ...

Hamburg – wir sind angekommen.

11. September 2014



Wenn auch Hamburg nicht das endgültige Ziel unserer Reise ist, so ist es doch ein ganz wichtiger Schritt auf dem Weg dahin. Hamburg ist tatsächlich der erste Hafen der uns das Gefühl gibt in Deutschland angekommen zu sein. Es ist nicht nur die Vertrautheit mit den Gegebenheiten, sondern die Tatsache, dass alles um uns herum sehr deutsch ist. Auch das Verhalten des Hafenmeisters, das eher an das eines Hausmeisters erinnert, trägt sicher dazu bei. (Dusche und Toiletten sind momentan nicht nutzbar. Ein „Anschlag“ ist schuld. Nach fast eineinhalb Jahren Afghanistan kann ich ein Lächeln leider kaum vermeiden, denn das Nicht-Funktionieren lässt doch eher auf eine Fehlfunktion schließen) Wie auch immer, wir liegen gut und sicher im City-Sportboothafen in Hamburg nahe der Landungsbrücken. Die Fahrt von Helgoland nach Hamburg war seglerisch noch einmal ein Vergnügen. Wir haben die Maschine weniger als eine halbe Stunde nutzen müssen. Direkt aus dem Hafen von Helgoland bis kurz vor die Einfahrt in den City-Sportboothafen haben die Segel ihren Dienst getan. Auf dem GPS hatten wir wieder einmal deutlich mehr als 10,5 Knoten, aber auch die Fahrt durch das Wasser war mit über 9 Knoten im wahrsten Sinne berauschend. Alle Achtung, am Ende haben sie doch zu einer sehr ansehnlichen Bilanz beigetragen. 3459 NM, davon 2024 unter Segeln. Wer hätte das gedacht? Der Empfang in Hamburg ist großartig. Neben meiner Schwester und ihrer Familie ist auch eine langjährige Freundin mit ihrem Lebensgefährten am Steg und heißt uns willkommen. Den Abend verbringen wir in einem der vielen portugiesischen Restaurants und feiern den glücklichen und erfolgreichen Ausgang unserer doch sehr anspruchsvollen Reise. Keinen Schaden, keine Verletzungen, keine längeren ungeplanten Aufenthalte und auch keine größeren Planabweichungen. Ein Hoch auf TASHAKOR !!! Die Reise ist nun erst einmal zu Ende und nach etwas mehr als einer Woche werden wir von Hamburg über Kiel noch nach Ueckermünde segeln müssen. Dort wartet dann sehr viel Arbeit auf uns. Auch das wird sicher noch eine Herausforderung sein ...

in Wandlitz angekommen – endlich ...

12. September 2014

Die Tage an Bord sind, nach fast genau 10 Wochen, nun erst einmal zu Ende. Gestern am Donnerstag, den 11. September, bin ich mit dem Zug von Hamburg nach Wandlitz gefahren. So gut unsere Reise von Griechenland nach Deutschland geklappt hat, so schlecht hat sich meine Heimfahrt gestaltet. Nahe Büchen, also kurz hinter Hamburg, fiel der ICE wegen eines technischen Defekts aus. Alle Versuche die Systeme für die Weiterfahrt hochzufahren sind gescheitert und so ging es nach eineinhalb Stunden auf freier Strecke in Schleichfahrt ZURÜCK zum nächsten, geeigneten Bahnhof nach Schwarzenbeck. Dort konnten alle Passagiere aus zwei Zugteilen in den nächsten planmäßigen Zug, leider aber nur ein Zugteil, umsteigen. Es waren also die Fahrgäste aus insgesamt drei Zügen in einem zusammengepfertcht. Damit nicht genug, in dem Wagon in dem ich saß, war nicht nur eine Eingangstür defekt, sondern auch die Klimaanlage funktionierte nicht. Es war fast unerträglich warm. Glücklicherweise hatte ich wenigstens mit einer überaus angenehmen Mitreisenden ein interessantes Gespräch und so wurde die Zeit wenigstens nicht langweilig. Statt um viertel vor sechs war ich dann allerdings erst gegen halb neun in Wandlitz. Ich wurde herzlich empfangen und die mitgebrachten Andenken an die Reise wurden begeistert ausgepackt. Wie zu erwarten bog sich der Tisch unter der Last der Post aus den vergangenen zweieinhalb Monaten. Die gefürchtete Krankenhausrechnung aus Guernsey war erst einmal noch nicht dabei. Wohl aber die Rechnung des Volvo Penta Reparaturbetriebes aus Ostende und die verschlug mir dann doch die Sprache. Mit fast 900 EUR für das Wechseln von drei Dichtringen und der Installation eines neuen Dieselvorfilters habe ich nun wirklich nicht gerechnet. Vor allem nicht nach dem Desaster welches die Reparatur nach sich zog. Nicht nur, dass wir einen Tag länger in Ostende bleiben mussten, um auf ein Ersatzteil zu warten welches am Ende dann doch nicht kam. Nicht nur, dass zwar nach der Reparatur der Kühlkreislauf dicht, dafür aber die Kraftstoffanlage undicht gewesen ist und wir wegen der immer wieder ins System eintretenden Luft einen Reparaturbetrieb auf Texel anlaufen und bezahlen mussten. Nein, nach der Reparatur wird die Maschine bei geringen Drehzahlen auch nicht mehr richtig warm weil offensichtlich irgendein Fehler beim Einbau der Thermostate unterlaufen ist und außerdem hat der Mechaniker beim Herumfischen in der Bilge den Automatikschalter der Bilgenpumpe außer Funktion gesetzt, so dass ich auch diesen mit viel Aufwand erst einmal wieder instand setzen musste. Wie ich mit dieser Rechnung umgehe, weiß ich noch nicht.

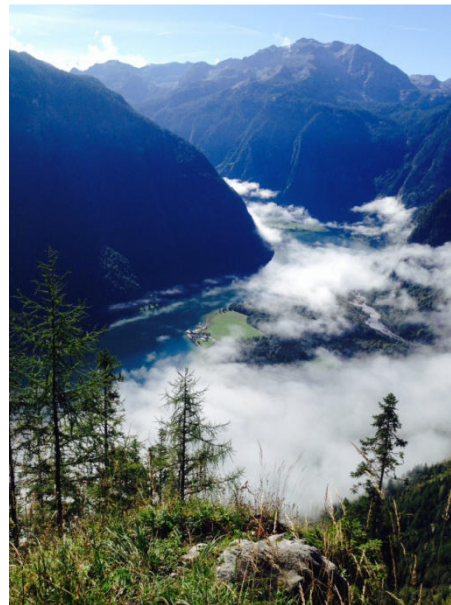
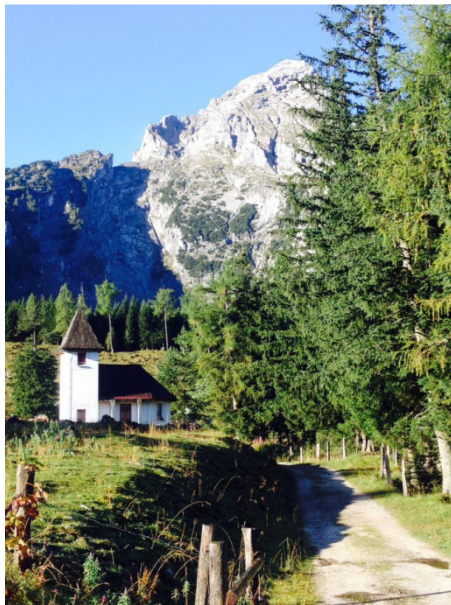
Schade, dass es bei dem doch reibungslosem Verlauf der Reise, Erfahrungen mit solch fadem Beigeschmack gibt. Dennoch, ich freue mich schon jetzt auf die Fortsetzung der Reise in der nächsten Woche !!!

Kontrastprogramm – für eine Woche in die Berge

27. September 2014

14. – 19. September

Kurz nachdem ich zuhause in Wandlitz angekommen war, musste ich mich auch schon auf meine nächste Reise vorbereiten. Von Sonntag, den 14., bis Freitag, den 19.09., bin ich für die Teilnahme an einem Nachbereitungsseminar Afghanistan vorgesehen. Dieses Seminar ist eine “Pflichtveranstaltung” für die Teilnehmer an Auslandsmissionen der Polizei. Für Polizeibeamte die längerfristig in Afghanistan eingesetzt worden sind, besteht die Möglichkeit diese Nachbereitung in einer Aus- und Fortbildungsstätte in den Bergen zu bekommen. Natürlich habe auch ich diese Variante gewählt, denn ich kenne die Einrichtung im Berchtesgadener Land nahe des Watzmannmassivs sehr gut und weiß wie schön ein Aufenthalt dort sein kann.



Alpenberge statt Wellenberge!

Dieser Kontrast tut wirklich gut. Zum Einen ist es die Aufarbeitung meiner 15 Monate Afghanistaneinsatz, zum Anderen ist es das Wiedersehen mit vielen Kollegen mit denen ich in dieser Mission eingesetzt war und so habe ich mich über nahezu alle Teilnehmer die ich hier wieder treffen konnte sehr gefreut. Insbesondere über meinen bisherigen Chef und die Kollegen aus Mazar-e-Sharif, aber auch den Einen oder Anderen GPPT-Angehörigen aus Kabul. Toll war auch, dass ich bei dieser Veranstaltung auf Marco, einen Mitsegler unseres Überführungstörns, gestoßen bin. Wir hatten somit noch mehr Gesprächsstoff als ohnehin vorhanden war. Das Wetter tat ein Übriges. Wenn auch noch während der Anfahrt und dem Aufstieg graue Wolken und Regen vorherrschten, so war es dann ab Montagmorgen bis zum Ende am Freitag wunderbar sonnig und warm. Die Höhenluft und die anspruchsvollen Touren zum Watzmannhaus, zum Königssee und zum Grünstein waren ermüdend, aber auch erfüllend und haben viel Spaß gemacht. Was kann einem besseres passieren, als ein solcher Einstieg in das Berufsleben nach einer so langen Zeit an Bord der TASHSAKOR !?!

Es geht weiter – der letzte Teil der Reise beginnt.

27. September 2014

20. September 2014

Die Deutsche Bahn sollte mich am Samstag, den 20.09. schon recht früh wieder nach Hamburg bringen und obwohl mein Start in Bernau – es war einfach nicht möglich einen Parkplatz zu finden – recht holperig war, bin ich, trotz diverser Umstiege, mehr als pünktlich in Hamburg angekommen. TASHAKOR lag noch genauso wie eine Woche zuvor an ihrem Platz im Hamburger City-Sportboothafen. Nachdem Mane mich mit einem kurzen Besuch an Bord erfreuen konnte, kam ebenfalls zu meiner Freude ein Arbeitskollege aus Blumberg mit seiner Frau auf einen Kaffee auf der TASHAKOR vorbei. Er war gerade im Urlaub in der Nähe Hamburgs und ließ es sich nicht nehmen einen Blick auf meine neue Errungenschaft zu werfen. Kurz vor Mittag trafen dann Teile der Familie ein und nachdem wir noch kurz ein paar Einkäufe im nahen Supermarkt erledigt haben, geht es auch schon elbabwärts in Richtung Brunsbüttel. In Hamburg und im Hafen herrscht ein touristisches Treiben. Der FC Bayern München spielt gegen den HSV und so fragt man sich, ob das Oktoberfest evtl. kurzfristig verlegt wurde. Die in Flussrichtung der Elbe einkehrende Ruhe tut gut. Nachdem York und Til bereits an Bord sind, nehmen wir am Fähranleger Teufelsbrück auch Patricia und Mara auf und sind nun komplett. Obwohl wir grundsätzlich Ostwind haben, ist der Wind aber doch so schwach, dass wir die Segel nicht setzen. Der Plan ist mit dem ablaufendem Wasser ungefähr bei Niedrigwasser und Sonnenuntergang an den Kanalschleusen in Brunsbüttel anzukommen. Das geht aber nur bei einer Fahrt durchs Wasser mit mindestens 5 Knoten. Wir verbringen einen wunderschönen Spätsommertag auf einem der großen Ströme Europas. Die Elbe ist ein ganz besonderes Revier und jetzt im beginnenden Herbst sehr reizvoll. Es ist sonnig und warm und wir genießen die Fahrt. Bisweilen bringt uns der Tidenstrom auf mehr als 9 Knoten Geschwindigkeit über Grund. Unser Plan geht auf. Wir erreichen den Wartebereich für Sportboote vor dem NOK um 19 Uhr und werden um 19.30 gemeinsam mit einem anderen Sportboot in den Kanal geschleust. Wir machen direkt hinter der Schleuse im Sportboothafen am Nordufer des Kanals fest. Es ist viertel nach acht und wir

sind alle, nicht nur die Kinder, ziemlich kaputt und geschafft. Wir entschließen uns doch noch essen zu gehen, müssen aber leider feststellen, dass außer ein griechisches Restaurant kein Lokal mehr Essen anbietet. So gehen wir griechisch Essen womit sicher auch der Kreis, vielleicht ein bisschen zu früh, geschlossen wird. Zu unserer Überraschung serviert man hier Mythos, das Bier was wir in Griechenland allzu gerne genossen haben. Yamas ...



Der Nord-Ostsee-Kanal – 53 unspektakuläre Seemeilen

27. September 2014

Sonntag, der 21. September 2014

Wir haben uns am Abend für unseren Liegeplatz das Päckchen ausgesucht an dem wir am längsten Ruhe haben werden. Da die Nachbarn erst um halb neun aufbrechen wollen, machen wir trotz unserer Länge an ihnen fest. Das geht auch gut, denn es ist weder besonders windig noch herrscht starker Schwell. Die Nacht ist trotz beeindruckend großer Schiffe die in die Schleuse neben uns ein- und ausfahren einigermaßen ruhig. Die große Sorge gilt dem Nebel der am Morgen aufziehen und die Weiterfahrt verhindern könnte. Es war bereits abends schon sehr dunstig. Am Sonntagmorgen werde ich schon recht früh, nämlich vor sieben Uhr wach. Das Einschlafen lohnt nicht mehr und somit stecke ich mein Kopf aus dem Luk und bin beruhigt, denn es herrscht klare Sicht und trockenes Wetter. Der Wind hat kräftig aufgefrischt und es ist kühl. Ich entschieße mich alleine, ganz leise abzulegen. Es gelingt mir nicht. York und Patricia sind nun auch wach und helfen mir die Leinen loszuwerfen. Es ist erlaubt im Kanal die Segel zu setzen wenn die Maschine läuft. Wir versuchen das auch mehrmals, denn wir haben grundsätzlich einen Halbwindkurs während der Kanalpassage. Durch den Bewuchs am Kanalufer und das umliegende Gelände springt der Wind allerdings hin und her und eben noch mit guter Fahrt durch die Segel, stehen wir im nächsten Moment im Wind. Wir bergen die Segel und Motoren nun ausschließlich. Es ist nach wie vor kühl und von Zeit zu Zeit droht ein Schauer. Im Laufe des Tages zeigt sich aber immer häufiger die Sonne und in ihr lässt es sich gut an Deck aufhalten. Die Fahrt durch den Kanal ist verhältnismäßig unspektakulär. Wir sehen große Schiffe, weite Landschaften und beeindruckende Brückenbauwerke. Unter anderem die Eisenbahn-Hochbrücke bei Rendsburg mit der darunter hängenden Schwebefähre. Wir erreichen die Holtenauer Schleuse nach ca. 8 Stunden. Das ist ein wenig

schneller als zunächst geplant. Wir haben allerdings auch eine etwas höhere Maschinenleistung als sonst üblich gewählt. Zum Einen hatte der Kanal nicht soviel Abwechslung zu bieten und zum Anderen sollte der Tag für Patricia und ihre Familie, auch wegen der noch anstehenden Zugfahrt von Kiel nach Hamburg, nicht zu lang werden. Als hätte man auf uns gewartet, können wir direkt in eine der großen Schleusenkammern einfahren und werden sofort geschleust. 15 Minuten nach unserer Ankunft in Kiel-Holtenau sind wir bereits in der Kieler Förde. Wir machen am Steg für Sportboote und Traditionsegler in Holtenau westlich des Tiessenkais fest. Dort wartet bereits Christina. Sie kommt an Bord und wir essen zunächst Spaghetti mit Tomatensauce.

Die zügige Kanaldurchfahrt bereitet uns einen entspannten Nachmittag an der Ostsee. Wir entschließen uns nach dem Essen noch ein wenig auf der Förde zu segeln und dann Patricia, York, Mara und Til in der Nähe des Bahnhofs abzusetzen. Sie sparen sich dann die Fahrt mit dem Bus oder dem Taxi und haben wenigstens ein paar Meilen TASHAKOR als Segelboot erleben können. Das Von-Bord-Gehen gestaltet sich allerdings ein wenig schwierig, denn es gibt im Bereich um den Bahnhof leider keine Möglichkeiten zum Festmachen für Sportboote. Patricia geht mit ihrer Familie an einem Fähranleger an dem wir nur sehr kurzfristig und sehr schlecht festmachen können von Bord. Leider können wir uns kaum voneinander verabschieden und es geht alles ein wenig "Hopplahopp ..." Dennoch klappt es unterm Strich ganz gut. Und wenn auch seit dem eine kleine Macke an der Kante des Spiegels das Heck der TASHAKOR ziert, haben die vier pünktlich ihren Zug bekommen und Hamburg gut erreicht. Christina und ich segeln noch ein paar Schläge auf der Förde und beschließen den Abend an Bord bzw. im SchifferCafe am Tiessenkai.

Endlich im Heimatrevier – endlich in der Ostsee ...

27. September 2014

Montag, der 22. und Dienstag, der 23. September 2014

Heute soll es Richtung Osten, Richtung unserem Ziel Ueckermünde weitergehen. Der Bootsbauer hatte schon vor einiger Zeit besorgt gefragt, ob wir denn nun wirklich auf dem Weg nach Deutschland sind und ob wir auch wie geplant in Ueckermünde einlaufen werden. Von unserer Seite konnte ich das seinerzeit bejahen. Umso mehr wundert mich nun aber die Nachricht, dass genau dieser Bootsbauer aus gesundheitlich/persönlichen Gründen ausgefallen wäre und noch nicht klar ist, wie und wann es weitergehen könnte. Wie auch immer ich bin sehr gespannt was uns am Oderhaff erwartet.

Die einzige Mitseglerin, Katrin, wird gegen Mittag anreisen. Ich will vorher noch zu einem Schiffsausrüster um mein Funkgerät nun endlich mit der richtigen MMSI programmieren zu lassen. Am Vormittag besuche ich die Roald Amundsen die am Tiessenkai liegt, treffe nette Leute und bekomme von der freundlichen Roald-Mitseglerin Damaris ihr Auto für meine Erledigungen geliehen. Ich fahre nach Kiel-Wellsee zum Yachtausrüster und kaufe vorsorglich noch für unseren Törn ein. Kurz nachdem ich zurück bin, trifft auch Katrin ein und wir bereiten das Auslaufen vor. Das Wetter ist spätsommerlich/herbstlich und wechselhaft. Der Wind ist sehr kräftig aus Nord bis Nordwest. Die Vorhersage stellt Wind bis zu 7 Beaufort in Aussicht. Da der Wind im Verlauf der Nacht auf westliche Richtungen drehen und abnehmen soll mache ich mir wenig Sorgen, denn das hilft uns auf unserer Fahrt Richtung Oderhaff. Wir legen um 14.20 Uhr ab und grüßen bei der Ausfahrt noch die Roald. In der Innenförde bis Friedrichsort weht noch ein recht beschaulicher Wind, der allerdings nach Passieren des Friedrichsorter Leuchtturms kräftig zunimmt. Der Wind kommt mehr vorlicher als erwartet und so nutzen wir die Maschine, um an den Rand des Fahrwassers und damit von dem ein- und auslaufendem Verkehr frei zu kommen. Das gelingt uns nicht sofort, weswegen uns auch die Dinghibesatzung eines Polizeibootes auffordert das Fahrwasser zu Verlassen oder die richtige, die rechte, Seite zu nutzen. Dank der kräftigen Maschinenleistung kommen wir dann aber doch frei und stampfen gegen Wind und Welle in Richtung Kiel-Leuchtturm. Leider sind die beiden Warngelände Putlos und Todendorf bis 16 bzw. 20 Uhr UTC aktiv und wir müssen das Gebiet im Norden umfahren. Auch das Verkehrstrennungsgebiet am Kieler Leuchtturm wollen wir nördlich passieren. Der Wind nimmt immer mehr zu und gegen Einbruch der Dunkelheit habe ich den Eindruck, dass aus den vorhergesagten 7 Bft. eher 8 in Böen bis zu 9 Windstärken geworden sind. Die Welle ist für Ostseeverhältnisse recht hoch und dadurch auch sehr hart und unangenehm. Die Mitseglerin wird durch heftige Seekrankheit dahingerafft und ich überlege bei dem sich immer weiter aufbauendem Sturm ggf. wieder umzukehren. Nach Einbruch der Dunkelheit habe ich das Gefühl, dass es etwas ruhiger und die See ein wenig angenehmer wird. Das geschieht allerdings in einem wellenförmigen Ablauf. Nach einer Phase der Beruhigung, kommt immer wieder ein "Schub" der daran erinnert, dass die Ostsee nicht nur ein liebliches Binnenmeer, sondern auch ganz anders, ganz heftig sein kann ...

TASHAKOR läuft stark gerefft mit ungefähr der Hälfte des Großsegels und zwei Dritteln des Stagsegels beeindruckende 7,5 – 8,5 Knoten durchs Wasser. Das Boot wird rollend von Backbord nach Steuerbord geworfen. Eine ruhige Segelpartie ist anders und an den Einsatz von Katrin ist bis auf weiteres nicht zu denken. TASHAKOR überzeugt erneut durch ein

hervorragendes Seeverhalten und tolle Segeleigenschaften. Ich habe mich selten in schwerem Wetter so sicher auf einem Boot bzw. einer Yacht gefühlt. Ich bin glücklich und froh, dass ich dieses Boot kaufen konnte !!!

Der Schiffsverkehr in der Kieler Bucht, dem Fehmarnbelt und der Kadettrinne ist beeindruckend, insbesondere bei Nacht. So viele Schiffe auf einmal haben wir selten vorher gesehen. Vielleicht vor Rotterdam und in der Deutschen Bucht, aber wegen der begrenzten Verhältnisse sind sie hier in der Ostsee doch recht nah. So wurden wir während der Nacht mehrmals als kurshaltepflichtiges Fahrzeug mit 2 – 4 Kabel Abstand überholt. Am frühen Morgen passieren wir Wismar und Rostock und zu Sonnenaufgang erreichen wir die Halbinsel Fischland-Darß. Das Wetter, vor allem der Wind hat sich beruhigt und Katrin geht es inzwischen wieder deutlich besser.

Wir erkundigen uns mehrmals bei “Stralsund Traffic” nach dem Pegelstand und versichern uns, ob wir den Gellen Strom westlich von Hiddensee für die Einfahrt in den Strelasund nutzen können. Es müsste passen und so fahren wir durch ein sehr gut betonntes und ausgesprochen reizvolles Fahrwasser in Richtung Stralsund. Die Stadt die ja schon in Kürze mein neuer Dienort sein wird ...

Wir passieren die Brücke, wir passieren die Insel Dänholm und wir laufen in den Strelasund südlich von Stralsund ein. Der Wind ist inzwischen sehr angenehm und moderat mit 3 – 4 Bft. Welle gibt es nun nicht mehr und wir gleiten in einer unvergleichlichen Landschaft zwischen dem Festland Mecklenburg-Vorpommerns und der Insel Rügen dahin. Es wirkt ähnlich wie die Schlei oder das Segeln in einer Seenlandschaft. Ein sehr reizvolles und geschütztes Revier. Wir erreichen den Greifswalder Bodden und segeln bei besten Bedingungen auf die Einfahrt nach Greifswald zu. Kurz vor Erreichen lässt der Wind nach und wir bergen die Segel. Den Kanal bis Greifswald und die Brückendurchfahrt fahren wir unter Maschine. In Greifswald verhilft uns der Bootsbauer Moses, den wir hier ja auch treffen wollten, zu einem Liegeplatz längsseits seiner Pommerschen Jagt “Hoffnung”. Der Besuch der schönen Universitäts- und Hansestadt Greifswald muss leider ausfallen. Kurz nach dem Duschen und nach ein oder zwei Anlegebier falle ich nach einer anspruchsvollen und anstrengenden Passage nach immerhin mehr als 37 Stunden auf den Beinen und fast 30 Stunden am Ruder wie ein gefälltes Bäumchen in die Koje.

Goode Ruh' ...

Die Boddengewässer und das Ende der Reise ...

27. September 2014

Mittwoch, der 24. und Donnerstag, der 25. September 2014

Am Morgen kommt der Bootsbauer Moses wie verabredet hier im Greifswalder Hafen an Bord. Er verschafft sich einen Überblick über den Brandschaden und die erforderlichen Arbeiten auf der TASHAKOR. Danach besuchen wir zunächst und endlich die schöne Stadt Greifswald und frühstücken später mit Rührei und Krabben an Bord. Wir verlassen Greifswald und um kurz vor halb zwei. Da wir ein bisschen zu knapp in der Zeit waren und eine andere Yacht mit beeindruckender Geschwindigkeit voraus Richtung Brücke fuhr, waren wir sicher ein bisschen zu schnell auf dem Kanal. Die Geschwindigkeitskontrolle der Wasserschutzpolizei haben wir aber früh genug erkannt und so konnten wir einem Verwarnungsgeld durch das rechtzeitige Reduzieren der Fahrt entgehen ;-)

Wir passieren um zwei Uhr die Brücke in Richtung Greifswalder Bodden und setzen schon bald die Segel. Wir segeln bis in den Peenestrom und erreichen Wolgast letztendlich unter Maschine kurz vor Einbruch der Dunkelheit. Wir legen am Steg einer Werft nördlich der Peenebrücke in Wolgast an. Das ist bei dem starken Strom ein anspruchsvolles Unterfangen und beschert uns eine weitere Schramme im Bootsrumpf. Wir überlegen lange, ob wir die Brücke zum südlichen Peenestrom passieren sollen, denn der Pegel fällt immer weiter und ab 5,00 Meter könnte der südliche Peenestrom für uns zu flach werden. Wir haben am Abend 5,01 Meter, Tendenz fallend. Trotzdem fahren wir um 20.45 Uhr durch die Brücke in den Wolgaster Stadthafen. Sollte es am nächsten Morgen nun überhaupt nicht gehen, müssen wir halt wieder zurück.

Während unserer Fahrt Richtung Peenestrom fiel mir auf, dass die Karte für den südlichen Peenestrom einen maximalen Tiefgang von 2,0 Metern empfiehlt. Wir haben allerdings 2,20 Meter. Ein ausführliches Telefonat mit einer erfahrenen Bodden-Skipperin ergab aber, dass bei einem Pegel über 5,0 eine Passage unproblematisch sei. Die Beratung durch "Wolgast Traffic" war ebenfalls recht vielversprechend und selbst als der Pegel am Morgen des 25. nur 4,95 Meter betrug gab es offensichtlich kaum Zweifel daran, dass es auch für uns reichen würde. Im Wesentlichen war es auch so. Lediglich im "Neidbullen Hard" kurz vor der "Moderort Rinne", ca. 5 NM vor der Zecheriner Brücke zeigte das Echolot 1,8 bis 1,9 Meter und die Fahrt ging von fast 6 auf 4 Knoten zurück. Ein Indiz dafür, dass wir sicher eine beeindruckende Rinne in den Schlick gezogen haben. Wir passieren die Zecheriner Bücke und kommen ohne weitere Vorkommnisse ins Oderhaff. Die letzte Stunde vor dem Einlaufen in die Ueckermündung segeln wir mit hoher Geschwindigkeit über ein wellenloses, herbstliches, aber sonnendurchflutetes Haff. Um 12 Uhr erreichen wir den von den Angehörigen des Bootsbauers arrangierten Liegeplatz im Vereinshafen, der aber bei angezeigten 1,50 Meter Wassertiefe nicht wirklich tauglich für uns ist. Wir fahren zurück in die Marina Lagunenstadt Ueckermünde. Ob die Instandsetzung tatsächlich in Ueckermünde in Angriff genommen werden kann lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen. Gut ist, dass es eine Alternative im nahegelegenen Greifswald gibt. Dass das Boot in Ueckermünde an Land geht und dass hier die Reise tatsächlich zu Ende ist, ist also noch nicht sicher.

Die Überführung Lefkas/Griechenland – Ueckermünde/Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten

27. September 2014

Am Ende der Überführung der SY TASHAKOR von Griechenland nach Deutschland ergibt sich eine beeindruckende Statistik.

In einer Reisezeit von
58 Tagen wurden
3782 Seemeilen zurückgelegt. Davon wurden
2204 Seemeilen (58,7%) unter Segeln und
1578 Seemeilen (41,3%) unter Maschine gefahren. Der Motor lief insgesamt ca.
347 Stunden. Es wurden
23 Häfen in
10 Staaten angelaufen. Insgesamt waren neben mir
13 weitere Personen als Crew an Bord. Von den 58 Tagen waren wir
50 Tage und
31 Nächte auf See.

... und das alles
ohne Schäden, Unfälle und Verletzungen.

Dafür ein herzliches TASHAKOR
(Dari für Danke)

Greifswald – das (hoffentlich) endgültige Ende der Reise

20. Oktober 2014

Der Liegeplatz in der Lagunenstadt Ueckermünde ist für TASHAKOR sehr gut geeignet und nach einigen Schwierigkeiten zu Beginn erscheint dann auch erstmals der Bootsbauer am Liegeplatz und wirft einen Blick auf und in das Boot. Dennoch gibt es erhebliche Zweifel von meiner Seite, ob hier in Ueckermünde das umfangreiche Projekt TASHAKOR wie geplant und mit ihm alleine durchgeführt werden kann. Ich entschieße mich deswegen schweren Herzens dem Bootsbauer hier in Ueckermünde den Gesamtauftrag zu entziehen und das Boot nach Greifswald zu verholen. Leider versagt er ob der Entscheidung jegliche weitere Mithilfe und ist natürlich sehr enttäuscht. Das geht mir zugegebenermaßen nahe, lässt sich aber nicht ändern. Der Bootsbauer in Greifswald macht nicht nur einen wesentlich flexibleren Eindruck, sondern sein Ansatz ist deutlich realistischer und vor allem durch anpackendes Handeln und konkrete Vorstellungen gekennzeichnet. Er hat offenbar auch verstanden worum es Ganzen, aber auch im Einzelnen geht.

Am Samstag den 11.10. geht es also zunächst von Ueckermünde nach Wolgast. Durch die Randlage unseres Ausgangshafen am Oderhaff, ist die Anreise nicht so einfach und wir können daher erst gegen Mittag ablegen. Der Wind ist so schwach, dass wir über ein Segeln gar nicht erst nachdenken. Nach Passieren der Zecheriner Brücke zwischen Anklam und Usedom beginnt es allmählich zu regnen und als wir in Wolgast einlaufen, hat sich ein ganz unangenehmer und heftiger Landregen eingestellt, der uns innerhalb kürzester Zeit komplett durchnässt. Es ist grau in grau und es lässt sich nicht leugnen – die Saison ist hier im Norden offensichtlich vorbei. Wir flüchten in die nächste Kneipe am Hafen und sind froh, dass es dort warm und trocken ist. Der Sonntag sieht allerdings ganz anders aus. Es regnet nicht mehr und ist gelegentlich sogar sonnig. Der Wind kommt zwar aus Südwest, also aus der Richtung wo Greifswald, unser Ziel liegt, aber er ist stark genug um endlich und wahrscheinlich das letzte Mal in diesem Jahr zu Segeln. Und so kreuzen wir nach der Ausfahrt aus dem Peenestrom über den Greifswalder Bodden in Richtung Greifswald. Wir erreichen die Zugbrücke in Wieck gegen 14 Uhr und stellen leider fest, dass seit eineinhalb Wochen der Winterplan gilt und die Brücke erst um 15 Uhr öffnet. Während wir auf die Öffnung warten habe ich ein sehr nettes Gespräch mit einem anderen Bootseigner und um 15.30 Uhr erreichen wir die Stadt Greifswald. TASHAKOR liegt nun im Museumshafen und wird voraussichtlich am 15.11. aus dem Wasser auf das Gelände der Museumswerft gehoben. Am Freitag, den 17.10. war bereits der Segelmacher an Bord und hat sich die Sprayhood und die Persenning angeguckt. Diese werden nach unserer “überraschenden Abreise” aus Lefkas nun doch noch richtig in Form gebracht und aus den Erfahrungen der hinter uns liegenden Reise bekommt die Sprayhood nun auch drei Fenster. Außerdem hat er die Segel zur Durchsicht und Reparatur mitgenommen. Moses der Bootsbauer trifft bereits jetzt alle Vorbereitungen für das Winterlager und die umfangreichen Reparaturarbeiten. Auch das vor uns liegende Vorhaben wird sicher spannend ...