

Marmaris – Kiel

Der Versuch eines Reiseberichts zur Überführungsfahrt meiner „ONLY YOU“.

Jetzt waren sie um: 8 Jahre Vercharterung meiner Sun Odyssey 37 „Only You“ bei Sun Charter in Marmaris Türkei.

Da die „kleineren Boote“ in den letzten vier Jahren weniger gefragt waren, stimmte die Kalkulation nicht mehr ganz, so dass eine Weitervercharterung geboten erschien.

Da mir eine „Ersatzreserve“ in Marmaris zu unkalkulierbar war, entschied ich mich, mein Boot nach Kiel zu verlegen, wo es über PC-Ostsee ab Sommer 2010 „ortsnah“ weiterverchartert werden sollte.

Also ging es an die Planung und Suche nach Alternativen für den Rücktransport:

1. Hoch segeln bis Slovenien und von dort über Landtransport nach Kiel: zu teuer und zu wenig Segelfreude.
2. Über Gibraltar, den reinen Seeweg, der Traum eines jeden Seglers, aber leider spielte der Zeitfaktor dagegen und die Tatsache, dass ab Ende April der berüchtigte „Portugisische Norder“ mit bis zu 7 – 8 Bf ein zügiges Vorankommen auf eine ziemlich lange Distanz nicht ganz unproblematisch erscheinen ließ. Also:
3. Segeln bis nach Gruissan im südlichen Teil des Golfes von Lion, Landtransport nach La Rochelle. Von dort um Ushant durch den Chanal nach Holland und von dort, je nach Wetterlage, „außen rum“ oder über die „Stehende Mastroute“, Delftsiel nach WHV, wo ich in der Woche vor Pfingsten für einige Tage meinem Boot im WSC ein neues Heimatgefühl geben wollte. Der Sprung um die Ecke nach Cuxhaven, Brunsbüttel, Kiel ist dann wirklich nur noch ein Katzensprung.

3 Segelfreunde aus Jever – alle schon pensioniert - wollten mich bis Gruissan begleiten, meine Freundin die ersten 14 Tage – Lehrer haben eben doch schon ein entbehrensreicheres Leben!

Da das Gewicht einer Segelausrüstung und die kilomäßige Limitierung des Fluggepäcks ein kaum in Einklang zu bringendes Problem darstellen, wurden vier Wochen vorher zwei je 30 kg Pakete per DHL in die Türkei geschickt, eigentlich zollmäßig kein Problem, solange man, sich auch über Tatsächliches hinwegsetzend, bei der steuerfreien Höchstangabe eines Einfuhrwertes von 150,- Euro blieb. Wir waren leider zu ehrlich – oder zu dumm? - wir mussten kräftig nach verzollen.

Interessant war das Ergebnis meines Versuches, bei der Zollbehörde nach gut levantinischer Art zu verhandeln: nein das ginge nicht, denn die Wertangaben wären nun mal schriftlich vorhanden, aber: wir könnten die Pakete ja zurückgehen lassen und, bei gleichem Inhalt, mit neuen Wertangaben wieder aufgeben. Dann würde man sich nach den neuen Angaben richten! Na super, prima Tipp!!

So traf ich dann am 15. März in Marmaris ein und beschwerte mich, in völliger Übereinstimmung mit dem Charterpersonal, über das „a....schig“ kalte Wetter.

Die Tage gingen, aber die Nächte waren sau kalt.

Es folgte die Übernahme des Bootes, Restabwicklungen und Vorbereitung der Ausrüstung.

Am 18. kam meine Crew – Alfred, genannt Ali, Bücher, Wolfgang Jungmann und Reiner Berns und meine Freundin Friederike Keil. Bis auf meine Freundin kannten sie das Boot schon von den Marmaris International Race Weeks der letzten Jahre her.

Abschließendes Ausrüsten am 19.3. und 20.3. und dann ging es morgens um 9 Uhr los, gut 1600 Meilen - kürzeste Route – lagen vor uns.

Da wir nicht durchknüppeln wollten – irgendwo verlangt die inzwischen nun doch schon leicht fortgeschrittene Jugend ihren Tribut – hatten wir uns vier Wochen bis Gruissan vorgenommen.

Und wie immer: es gibt bekanntlich beim Segeln drei Windarten:

1. zu viel Wind
2. zu wenig Wind oder
3. aus der falschen Richtung!

Und so hatten wir uns für den ersten Tag bis Symi, eine sehr schöne griechische Insel mit einem stark venezianischem Einschlag in der Bucht von Datcha, für die Variante 3 entschieden, nur gut eine Stunde konnten wir entspannt segeln.

Leider kam für uns die griechische Staatswirtschaftskrise einige Wochen zu früh: vorbei die Möglichkeiten einer kostengünstigen Diesel- und Spirituosenbunkerung.

Hallo EU, jetzt hast Du uns auch im letzten Winkel erreicht!!

Für den nächsten Tag war ein Tagestörn nach Nisiro – südlich von Kos - vorgesehen, mit einem kleinen „sight-seeing“ Abstecher nach Knidos, einer alten Lykischen Ansiedlung mit Resten eines Apollotempels und anderen Ausgrabungen, sowie einem alten Handels- und Kriegsgaleerenhafen. Mögliche Assoziationen zu den Galeeren wollten wir dann an Bord doch nicht weiter diskutieren!

Leider hatten die kalten Nächte in Marmaris ihre ersten Spuren hinterlassen, in der Crew stellten sich die ersten Schnief- und Bölkhustengeräusche ein, die uns noch recht lange begleiten sollten.

Der erste Nachttörn führte uns nach Santorin, wo wir planungsgemäß bei Hellwerden in die neue Marina im Süd-Westen einlaufen wollten.

Super: mitten in der Einfahrt – Solltiefe vier Meter- saßen wir, glücklicherweise bei minimaler Fahrt, mit 1,95 m Tiefgang auf.

Ein Problem, das angeblich bekannt ist, nur dummerweise nicht bei uns.

Wir kamen bei dem Sandboden schnell wieder frei und so entschieden wir uns, eine kleine „Besichtigungstour“ durch die Caldera von Santorin durchzuführen und dann direkt nach Ios zu gehen.

Dort liefen wir nach weiteren 28 Meilen ein und stellten uns auf einen zusätzlichen Landgangstag ein. Vielleicht hätten wir unseren Laptop mit Windfinder nicht einschalten sollen, aber was da für die nächsten Tage in der Ägäis vorgesagt wurde, passte uns gar nicht: in zwei Tagen nördliche Winde, mit 5 bis gute 6, und wir hatten noch 60 Meilen Nordkurs bis Serifos vor uns.

Also: kein zusätzlicher Landgangstag, Diesel-Lkw bestellen, Wasser nachtanken, einkaufen und früh am nächsten Morgen raus.

Mit teilweise sogar noch recht ordentlichem Segelwind liefen wir abends in Serifos ein, eine Insel, die mir von meinen letzten vier Besuchen nur mit Wind, Fallböen, Legerwall-Liegen und anderen Unannehmlichkeiten in Erinnerung ist, aber sie liegt halt nahezu alternativlos auf dem Weg.

Inzwischen hatte sich die schon anbahnenden Erkältungen bei meinem Segelfreund Ali und meiner Freundin beängstigend verstärkt, Husten und Schnööfen an allen Enden!

Für den folgenden Tag war ein frühzeitiges Auslaufen mit westlichen Kursen nach Poros angesagt: in der mittleren Ägäis waren bis zu 7 aus Nord vorausgesagt, das mussten wir nicht unbedingt haben.

Aber auch so wurden die 56 Meilen bis Poros „nicht ohne“: meine Freundin war durch Ihre Erkältung ziemlich geschwächt und zusätzlich forderte Neptun – nein, hier ist er ja Poseidon - bei leicht vorlichem Windeinfall reichlich seine Opfergaben, aber sie hielt sich bewundernswert, ich habe schon viele andere Seekrankheitsopfer erlebt!

Zusätzlich machte mir meine Ruderanlage zunehmend Sorge:

Schon im Herbst bei der Überführung nach Göcek, anschließend an die Regatta, stellte ich fest, dass die Ruderanlage manchmal leicht hakte und unter Autopilot Schwankungen von über 30 Grad vom Grundkurs auftraten. Angeblich sollte das im Winterlager überprüft worden, das Selbststeuerprogramm noch einmal neu aufgespielt worden und damit alles in Ordnung sein.

Aber jetzt hatte ich ein Problem: natürlich fuhren wir bei der See per Hand, das Ruder ließ sich aber nur schwer bewegen und dann nur mit relativ großem Kraftaufwand.

Glücklicherweise liefen wir aus dem Windgebiet heraus, der Druck war nicht mehr so groß aber die Aussicht für die nächsten 3 Wochen war natürlich nicht rosig.

Entschädigt wurden wir auf fast der ganzen Strecke dafür mit 8,4 bis 8,6 Knoten, da kommt natürlich seglerisch Freude auf.

Poros ist eine Ausflugsinsel für die Athener an der NO-Spitze des Pelepones, sehr schön gelegen.

Ein Wirt – sein Lokal und die Pier trennt nur eine kleine Straße, nahm uns die Leinen wahr, reichte uns zur Begrüßung vier große Usos und ein Glas Wein, und ließ uns selbst die wohl kalkulierte Wirkungsweise seines Marketingkonzeptes durch unseren anschließenden Essensbesuch zur beidseitigen vollen Zufriedenheit bestätigen!

Der nächste Tag brachte uns bei leichten Winden zum Ostausgang des Korinthkanals, dem, an seine Lage gemessen, teuersten Kanal der Welt, für 8 Kilometer 142,- Euro! Aber immer wieder beeindruckend, sowohl von seiner Geschichte als auch seiner Bauart. Bei einer Basis von 25 Metern bis zu 70 Meter fast senkrecht aufragende Sandsteinwände, imponierend!

Die Nacht verbrachten wir in Korinth, immer wieder versuchend, die Erinnerungsbrocken der längst vergangenen Schulzeit gemeinsam zu ergänzen:

„Zum Kampf der Wagen und Gesänge

Der auf Korinthos Landesenge

Der Griechen Völker froh vereint

Zog Ibicus, der Götterfreund.

Ihm schenkte des Gesanges Gabe.....???”

.....und dann verließen sie uns, die in frühen Jahren geübten, gelernten und gebüffelten Jamben,

Daktylen und Verse, nur noch das berühmte: „sieh da, sieh da Thimotius, die Kraniche des Ibicus“

blieb fragmentär in unseren gemeinsamen Erinnerungen abrufbar.

Irgendwie kamen wir am nächsten Tag durch Apothekensuche u. a, später los als wir wollten, und so entschieden wir uns im Laufe des Tages nicht, wie geplant, nach Navpaktos zu gehen, sondern Itea anzulaufen.

Mit Einlaufen brieste es zunehmend, wie in Windfinder mit gut 6 vorhergesagt, auf, natürlich aus West, wieder einmal genau wo wir hin wollten.

Also entschieden wir uns, die Lose hatten wir uns inzwischen raus gefahren, einen Tag

„Sturmroutine“ einzulegen.

Meine Freundin hatte sich inzwischen, durch ihre Erkältung sehr entkräftet - später stellte sich heraus, dass sie kurz vor einer Lungenentzündung stand - zu unser aller Bedauern aber Verständnis

entschieden, die Segeltour abubrechen. Ich brachte sie mit einem Taxi zum Heimflug nach Athen.

Es war ihr erster längerer Segeltörn mit Nachtsegeln „und Allem“. Trotz der Widrigkeiten ein, nach

ihren Aussagen, für sie beeindruckendes und faszinierendes Erlebnis. Ein Einstieg für sie in eine ganz

neue Welt, mit Anerkennung an das, was an Bord auch geleistet werden muss!

Insgesamt war die bisherige Crew, auch in ihrer anschließenden Restzusammenstellung, ein „prima

Haufen“!

Wolfgang verwöhnte uns aufs Köstlichste mithilfe von zwei Gasflammen und einem angehängten

Backofen mit einer erstaunlichen Vielzahl an Mahlzeiten, selbst zubereiteten Suppen zwischendurch

und jeden Nachmittag mit Kuchen, Keksen und Kaffee zum, von der Tradition abweichenden,

täglichen „Seemannssonntag“.

Und kein Tag im Hafen verging, an dem nicht mindestens zwei Runden Doppelkopf gespielt wurden.

Aber nun sollte es weiter gehen.

Windfinder versprach uns nicht viel Gutes und hielt es: Im Schutze der Bucht refften wir schon mal auf 50% und das war auch gut so: In der Düse des Golfes von Korinth hatte sich die letzten zwei Tage schon eine kurze und steile See aufgebaut und bei 5 – 6 an der Kreuz war das nun nicht gerade „Alt-Herren-Segeln“ und wie ich es bisher schon mehrmals erlebt hatte, hinter der neuen Brücke, die das Festland mit dem Pelepones verbindet, weitete sich der Golf aus und der Wind ging um gut zwei Stärken zurück.

Aber am meisten Sorge machte uns an der Kreuz die Ruderanlage: irgendetwas klapperte da hinten drin, Ruderlegen war manchmal nur mit äußerster Kraftanstrengung und in der Auswirkung nur ruckartig möglich, keine guten Aussichten für die anstehenden 320 Meilen über das Ionische Meer nach Sizilien.

So liefen wir mit einem ganzen Sack voll Sorgen in Patras ein.

Auch wenn die letzten Jahrzehnte durch Chemieanlagen geprägt waren, Reiners Technikstudium zahlte sich aus: er verschwand durch die kleine Backskistenöffnung achter – ich wäre darin stecken geblieben – und tauchte nach Nachreichung einer Taschenlampe mit einigen Falten auf der Stirn wieder auf: ein zweigeteilter Drehteller – der Ruderquadrant - wird auf jeder Seite mit je zwei Bolzen auf dem Ruderschaft gepresst, auf einer Seite war ein Bolzen gebrochen, die Schraube des anderen locker, der Bolzen verbogen, die Selbststeueranlage hing halb runter, uns wäre die ganze Anlage in Kürze um die Ohren geflogen!

Also ein Tag opfern, Gewindestangen besorgen und Muttern und nach vielen Stunden Fummelns und Fluchens hatten wir wieder eine intakte Ruderanlage.

Der deutschen Ingenieurskunst und Reiner sei Dank!

Nun aber sollte es rüber gehen nach Sizilien.

Das Wetter ließ sich anfänglich gut an, es wurden schon Einlaufzeiten hochgerechnet und gewettet, aber dann kam wieder Wind Nr. 3 – siehe Anfang - und eine alte See von drei Seiten gleichzeitig.

Also entschieden wir uns, auch weil Ali und ich ziemliche Probleme mit unseren Erkältungen hatten, die letzte griechische Insel vor Sizilien, Keffallinia anzulaufen und in Porou zu übernachten.

Die Entscheidung erwies sich als richtig, die alte See war am nächsten Tag so gut wie weg, dafür die Winde die ersten 2/3 des Weges nur leicht und umlaufend, so dass Motor und Segel sich abwechselten oder unterstützten.

Zu unserer Freude, die letzten 90 Meilen brieste es teilweise etwas auf, Backstagsbriese und wir machten gut 7 Knoten, das entschädigte etwas für das viele Motoren.

Endlich um 05:30 Einlaufen in Riposto mit einem erholsamen Tag an Land.

Eigentlich wollten wir am nächsten Tag nur 8 Meilen bis Naxos segeln, um von dort mit dem Bus nach Taormina hochzufahren, aber wir waren schneller als die Saison, die Gästepier lag anscheinend beim Hafenmeister noch im Keller, die freien Plätze an der Betonpier zeichneten sich durch herausragende Moniereisen ab, also weiter nach Messina.

Dort wollten wir einen Tag bleiben für Großreinschiff und zum Relaxen, aber an Ostermontag hatten noch nicht einmal die Lokale geöffnet.

Die nächsten Tagesabschnitte gingen über Tropea und Marina Cammerotta nach Procida einer kleinen Insel zwischen Neapel und Capri.

Ein Erlebnis der besonderen Art war eine Busfahrt über die Insel: auch die Hauptstraßen waren extrem schmale Gassen, holpriges Pflaster, Busse, die in ihrer Breite der lichten Straßenbreite minus 20 cm angepasst waren und ein Busfahrer, der durch die Straßen bretterte nach dem Motto: letzte Woche kam ja auch keiner aus seinem Haus.

Aber anscheinend hatten die Anwohner den Fahrplan im Kopf oder hörten den nicht ganz klapperarmen Bus schon von weitem, jedenfalls trat keiner vor die Tür, was auf jeden Fall letal gewesen wäre.

Italien scheint recht viel in den Segeltourismus zu investieren, leider spiegelt sich dieses dann auch in den Liegeplatzkosten wieder: Für unsere 11 m Yacht im Schnitt 45 Euro pro Nacht, zum Teil ohne funktionierende Duschen und Toiletten, dafür aber viel mediteranes Feeling.

Von Procida nach Porto Ercole, wie auch die Tage zuvor mit viel Motoren aber dann doch zwischenzeitig guter Segelwind, mit bis zu 8,3 Knoten rauschender Fahrt.

Der nächste Tag bis Elba waren dann nur noch 8 Stunden s.o.s. – same old shit!-. Hier legten wir einen Hafentiegetag ein, zum einen, weil wir die Ruderanlage noch mal kontrollieren, den Service des

Sun Charter Stützpunktes für einen Ölwechsel nutzen wollten und die Windvorhersagen für die Überfahrt nach Gruissan nicht so ganz prall waren.

Die 318 Meilen bis Gruissan verliefen dann bei ordentlichem Wetter auch recht ereignislos, wir zählten, auf welcher Wache wie viele Schiffe gesichtet wurden, versuchten bei leichten, meist umlaufenden Winden zeitweise zu segeln und schafften dann doch bis zu 8,2 Knoten.

Wenn der Wind sie lässt, kann meine Only You!

Am Mittwoch, dem 16.4. machten wir um 11 Uhr an der Technik-Pier in Gruissan fest und beendeten damit nach 1813 Meilen Strecke den ersten Teil der Überführung.

Doch bei aller Planung hatten wir die Natur – in diesem Fall diesen unaussprechlichen isländischen Vulkan - nicht eingeplant: Reiner, Ali und Wolfgang konnten Ihre Flügel vergessen und so wurde ein Notprogramm entwickelt: Leihwagen bis Colmar, den ich zurückfuhr, und dort für sie Abholung durch eine der Ehefrauen mit dem Auto, schon ein ziemliches Hick-Hack.

Zwei Tage später wurde der Mast gezogen und transportgerecht verzurrt. Das Warten auf den Landtransport für Montag, den 26.4. begann.

Ein Großer Portalkran hob das Boot in kürzester Zeit aus dem Wasser und setzte es zentimetergenau auf den Tieflader, meine Only You wurde abgestützt und verzurrt und schon begann eine beeindruckende Fahrt auf dem LKW durch Südfrankreich, durch für mein Empfinden viel zu kleine Kreisverkehre und scheinbar undurchfahrbar enge Ortschaften.

Die Nacht auf einem Parkplatz verbrachte ich schlafend auf meinem Boot oben auf dem Tieflader und nach 24 Stunden erreichten wir La Rochelle, eigentlich an dem Tag, für den ich meine Weiterfahrt geplant hatte.

Mein neuer Mitsegler Hans-Peter –genannt HaPe – Heikens aus Leer, ein sehr erfahrener Segler, wartete schon in La Rochelle auf die Only You und mich.

Leider lief mal wieder nicht alles nach meinem Plan: das Boot kam zwar zu Wasser, da wir in einem Tidenhafen lagen, konnte der Mast erst am nächsten Tag nur bei Hochwasser, plus minus zwei Stunden, gesetzt werden, Tidenhub fast 6 Meter, wobei ich in Konkurrenz zu einigen anderen Booten stand.

Zusätzlich stellte sich beim Vorbereiten des Mastes heraus, dass beide Oberwanten an der Innenseite zu nahezu 1/3 durchgescheuert waren, wohl die Folge von in vorherigen Jahren nicht genügend durchgesetzten Wanten.

Also auf die Schnelle zwei neue Oberwanten bestellt, und dann das nächste Problem, ein Wantenspanner musste erneuert werden, war aber natürlich nicht vorrätig, warten bis zum nächsten Morgen, dann doch noch bis Mittag.

Inzwischen verriet uns Windfinder das Herannahen einer Wetterfront mit NE 5 - 6 für den östlichen und mittleren Kanal, besonders natürlich der französischen Kanal-Küste. Damit mussten wir umdisponieren, Ziel englische Südküste, um in Lee der Insel, bei vorhergesagten BF 4 aus NE weiter nach Osten voranzukommen.

Also wurden wir am Donnerstagnachmittag doch noch fertig und liefen bei erster Gelegenheit gegen die auflaufende Tide aus, setzten Segel und hatten herrliche Segelstunden.

Über Nacht mussten wir schon wieder die Maschine teilweise mitlaufen lassen, um die Höhe zu halten, denn die nahende Front ließ uns keinen Spielraum.

Wir passierten bei schönem Segelwetter Belle Iles westlich und machten gut Weg nach Norden. Spannend war die Passage zwischen Festland und Ile de Sein, Ile de Molene und Ile de Quessant bei Dunkelheit.

Viele sich bei bester Sicht überlagernde Feuer von Wege- und Untiefentonnen und Leuchtfeuern wirkten aus der Entfernung verwirrend, der Kartenplotter half die Übersicht zu bewahren und eine sichere Passage zu gewährleisten, und so spülte uns um Mitternacht ein mitlaufender Tidenstrom mit 11 bis 12 Knoten über Grund durch die Engen, ein faszinierendes Erlebnis.

Vor uns lag der Kanal.

Der Schiffsverkehr am Ausgang der Trennungsgebiete hielt sich in Grenzen, aber im Laufe des nächsten Tages machte sich die nahende Front durch Nord drehende Winde und aufziehender, schwerer Regenschauer auf sich aufmerksam. Aber mit viel Glück zogen die beängstigend schwarzen Regenwände vor oder hinter uns durch.

Gegen Mitternacht liefen wir dann fast 60 Stunden in den Dartriver ein, eine spannende Einfahrt bei Dunkelheit und kurz nach 2 Uhr morgens waren wir endlich fest. Nach einem wohl verdienten Einlaufdrink fielen wir tot müde in die Kojen und wurden vier Stunden später durch das Heulen und Pfeifen des Windes wach, wir hatten es also kurz vor Eintreffen der Front geschafft!

Ein Tag zum Ausschlafen, köstliches, warmes Dauerduschen und ein Landgang, bei dem dann doch die Uferpromenade leicht schaukelte. Es war schon ein gutes Gefühl, wieder einmal an Land zu sein. Der nächste Tagestörn führte bei strammen Nordwinden 60 nm über die Lymbay um Portland Bill nach Weymouth. Vor Portland Bill standen die berühmten Stromkappelungen, steil bis zu 1,5 m hochspringende Wellen mit durch den Wind horizontal abreißender Gischt, ein gigantisches Schauspiel.

Um das Umfahren, ca. 4 nm Umweg, zu vermeiden, entschieden wir uns direkt unter Land auf 5 bis 10 Meter Wassertiefe den „kurzen Weg“ zu nehmen und anschließend auf der gleichen Wassertiefe den starken Neerstrom ein wenig zu meiden. Trotzdem machten wir bei starkem Gegenwind und voller Maschinenleistung zeitweise nur 1,2 Knoten über Grund.

Erschreckend war dann die Wetterprognose, die uns in Weymouth erreicht: zwar schöner NO Wind 3 bis 4, aber mit Tagestemperaturen von 6 und Nachttemperaturen von 3 Grad! Und keine Heizung an Bord! Und sich nach 48 Stunden auf gut 5 bis 6 verstärkender NO, nicht gerade hilfreich, die holländische Küste auf NO-Kurs hoch zu segeln.

Also entschieden wir uns, vor Eintreffen des Starkwindfeldes Vlissingen zu erreichen und dann die stehende Mastroute bis nach Delftsiel oder Lauwersoog zu gehen.

Also früh raus, bei klasse Segelwind an den berühmten Needles vorbei in den Solent, vorbei an dem berühmten Cowes. Bei Nacht passierten wir Brighton, Newhaven und Beachy Head und begannen uns fast alles abzufrieren, was abfrierbar war. Wesentliche Erwärmung brachte der folgende Tag auch nicht, wir passierten Dungeness, querten die Trennungsgebiete und trafen westlich Osteende auf die Festlandsküste.

Hier machte wir einen Fehler: wir entschieden uns, nicht noch höher am aufbriesenden Wind am Rande des Hauptschiffahrtsweges zu segeln und dann von E in das äußere Scheldefahrtswasser einzulaufen, sondern ein kürzeres Nebenfahrtswasser durch die Banks zu nehmen. Hier hofften wir, dass die vorgelagerten Banks die sich aufbauenden Wellen brechen würden. Die inzwischen aufbriesenden Winde ließen jedoch die sich allmählich aufbauenden Grundseen äußerst ungemütlich werden, kurz und steil. Und so kämpften wir uns bis Mitternacht, stampfend und ständig durchgeschüttelt mit Motorhilfe bis in die Scheldemündung bei Zeebrugge.

Die letzten sechs Stunden bis Vlissingen wechselten wir uns alle 20 Minuten am Ruder ab, es war vor Kälte kaum auszuhalten.

Ich weis nicht, wie oft ich mich in diesen Stunden gefragt habe, warum ich mir das antue, selbst der Gedanke an einen möglichst schnellen Verkauf des Bootes kam auf.

Tot müde und absolut durchgefroren fielen wir nach dem Einschleusen in der erst besten Marina für fünf Stunden in die Kojen.

Die nachfolgenden Tage ging es durch Holland, Passagen von Schleusen und Brücken, immer noch bei eiskaltem Wind aber jedenfalls in Landabdeckung nach St. Anneland und weiter nach Gouda.

Hier stieg HaPe aus, nachdem uns die letzten fast 1000 Meilen zu einem prima Team zusammengeschweißt hatten. Schade, aber der Beruf rief ihn. Ich bin mir klar, ohne sein energisches „komm, das packen wir“, wären einige Entscheidungen bei mir mehr in Richtung „Abwettern im Hafen“ gelaufen. Aber so konnte ich meinen selbst gesetzten Zeitplan einhalten, Danke HaPe!

Dafür kam für 24 Stunden meine Freundin Friederike nach Gouda und brachte meinen Freund Karl-Martin Scheuch mit, der mich den letzten Teil des Weges bis Wilhelmshaven unterstützen wollte.

Schon im März, vor dem Auslaufen in Marmaris hatte ich mich im Internet über die „Stehende Mastroute“ informiert. Von Vlissingen offiziell bis Lauwersoog und Delftsiel soll sie, nach amtlichen holländischen Angaben, auf 2,5m Wassertiefe ausgebaggert worden sein, bei einem Tiefgang von 1,95 m eigentlich recht beruhigend.

Die Weiterfahrt von Gouda nach Amsterdam führte durch niedliche holländische Ortschaften, bei denen man das Gefühl hatte, fast durch die Gärten und Wohnzimmer der anliegenden Häuser zu fahren.

Gegen 20 Uhr erreichten wir Amsterdam und machten an einem Wächtesteiger, einer Wartepier, fest. Gegen 1 Uhr nachts öffnete dann die Schleuse und Eisenbahnbrücke für uns und fünf weitere Boote für die nächtliche Durchfahrt durch Amsterdam, jede Brücke öffnete sich direkt bei unserer Ankunft und nach gut zwei Stunden hatten wir die Stadt durchfahren.

Bis Sixhaven war es dann nur noch eine knappe Stunde und endlich war wieder Schlafen angesagt. Am späten Vormittag ging es weiter, Ausschleusen ins IJsselmeer und, leider wieder unter Motor, gegen den immer noch vorherrschenden NO nach Enkhuysen. Eine große und moderne Marina empfing uns und ein kurzer Landgang durch den malerischen holländischen Ort schaffte eine angenehme Abwechslung.

Der nächste Tag brachte einen schönen Segelwind mit kreuzenden Kursen nach Lemmer, dort Einschleusen in den Kanal und schon bald lagen wir auf einem guten Liegeplatz in der Marina. Kaum waren wir fest, begann es zusätzlich zu den immer noch lausig kalten Winden zu regnen, der kleine Elektro-Heizlüfter schaffte es kaum, etwas Wärme zu erzeugen und fast alle Stunde mussten wir am Stromautomaten die 50-Cent-Stücke nachwerfen.

Eigentlich wollten wir den nächsten Tag in Lemmer den Regen abwettern, aber als er gegen Mittag nachließ, war schnell der Entschluss zur Weiterfahrt getroffen.

Bevor die Brückenöffnungszeiten im Leuwarden zu Ende gingen, fanden wir dort einen Liegeplatz. Windfinder wurde wieder zu Rate gezogen, Meilen nachgemessen, Tidenkalender gewälzt und plötzlich zeichnete es sich ab, dass wir bei einer frühzeitigen Weiterfahrt nachmittags in Lauwersoog ankommen würden, zeitig genug, um nach dem Ausschleusen noch gegen den noch auflaufenden Tidenstrom raus zugehen und den Tidenstrom dann längs der Friesischen und anfänglich noch Ostfriesischen Inseln mitzunehmen.

Doch erst einmal ging es durch die Doccumer EE, ca. sechs Stunden in ständiger Anspannung, denn von den versprochenen 2,5 m Wassertiefe war kaum etwas zu merken. Teilweise betrug nach Echolot die Wassertiefe nur ca. 1,6 m, so dass wir uns ständig mit dem Kiel unter voller Motorleistung durch den Schlick und Modder der Doccumer Ee wühlen mussten.

Aber es klappte, wir erreichten Lauwersoog und nach einem Auftanken und einer kleinen Stärkung im Bootshafen, schleusten wir aus.

Gegen das auflaufende Wasser ging es westlich von Schiermanigoog vor die Küste.

Diesmal stimmte die Windrichtung, dafür ließ der Wind nach und wieder einmal musste unser „Yanmarsegel“ mithelfen.

Die Nacht vor den Ostfriesischen Inseln verlief unspektakulär, bekanntes Fahrwasser, bekannte Feuer. In den frühen Morgenstunden standen wir dann endlich am Eingang zum Wangerooger Fahrwasser und mit der auflaufenden Tide und vor leichtem achterlichen Wind segelten wir gemächlich gen Wilhelmshaven.

Inzwischen hatte uns schon unser 1.Vorsitzender Host Kiel auf Handy erreicht, ebenso wie mein Regattaskipper und Segelfreund Reiner Freese.

Die Gastlandsflaggen der angelaufenen Länder waren an der steuerbord Saling gesetzt. Und um Punkt 13 Uhr liefen wir in den Nassauhafen ein, mit einem super Empfang durch meine Freundin Friederike Keil, Horst Kiel, Reiner Freese und andere Vereinsmitglieder.

Nach 3037 Seemeilen hatten wir unseren Heimathafen im WSC erreicht!

Die nächsten Tage waren befremdlich: wieder im eigenen Haus, ein Badezimmer, fast so groß wie der Salon meiner Only You, Mengen an aufgestapelter unwichtiger und wichtiger Post, eine Waschmaschine, die im Dauereinsatz ihre Leistungsfähigkeit beweisen konnte und ein Bett, das nicht mehr schwankte.

Dafür schwankte aber ich und brauchte erst einmal noch etwas, um an Land wieder klar zu kommen. Die kommende Mittwochsregatta konnte ich dann doch nicht ausfallen lassen und segelte sie zum ersten Mal mit meinem eigenen Boot mit.

Am Samstag machten meine Freundin Friederike und ich uns auf den Weg nach Kiel.

Bei ablaufendem Wasser ging es raus aus der Jade, bei der Nordergründe Nord kippte wie beabsichtigt der Strom und mit rauschender Fahrt ging es mit Backstagsbriese an Cuxhaven vorbei die Elbe hoch nach Brunsbüttel. Kurz nach 20 Uhr waren wir durch die Schleuse und verbrachten die Nacht im absolut überfüllten Brunsbüttler Yachthafen.

Teilweise mit schönem Segelwind – und natürlich mitlaufender Maschine – ging es am Sonntag völlig unspektakulär durch den NO-Kanal, durch die Kieler Schleusen und um 19 Uhr am Pfingstsonntag endete meine Überführung endgültig In Laboe in der Baltic Bay Marina.

Fast genau zwei Monate war ich unterwegs, hatte 3200 Seemeilen zurückgelegt und zwar einige ungemütliche, aber glücklicherweise keine wirklich kritische oder gar gefährliche Situation erlebt. Meine Only You hat sich prima bewährt, die Vorbereitungen waren anscheinend ausreichend gewesen, aber geschafft hätte ich diesen Törn nicht ohne die tatkräftige Unerstützung meiner Segelfreunde.

Euch gilt mein Dank!