



Abbildung 1 Der Skipper vor der spanischen Ostküste

Mit „Judy“ von Marmaris, Türkei, nach Hamburg-Harburg

Von Berend Bruhns

(Anm. der Red.: Der Verfasser und Skipper war zur Zeit der Reise 80 Jahre alt!)

Nachdem wir, meine Frau Jutta und ich, die

„Judy“, eine Najad 390, drei Jahre in türkischen Gewässern gesegelt hatten, sollte sie 2010 nach Hamburg gebracht werden.

Der Weg dorthin war etwas strittig: eine Kanal- bzw. Flussfahrt wie vor vier Jahren mit der „Anna“, einer OE32, verbot sich, da ein unumgänglicher Kanalabschnitt für einen Tiefgang von 1,80 m begrenzt ist und die Najad 390 1,85 m (konstruktiv) tief geht. Meine Frau plädierte für den Transport über Land, ich aber wollte noch einmal einenzünftigen Seetörn machen „außen herum“.

Mehr als 20 kg Seekarten und Handbücher packte ich ein, vieles aus alten Beständen, neue Karten dort, wo Sände und Schlick die Topografie verändern.

Die Organisation der mitsegelnden Crews war nicht ganz einfach: meine Schwester Lore hatte Zeit von Marmaris in der Türkei bis Mallorca, ihr Sohn Claus nur bis Zykantchos im Westen Griechenlands, von dort ein Nachbar bis Palermo und ein weiterer Freund bis Mallorca.

Von Mallorca bis La Coruña segelten meine Frau Jutta und mein alter Freund Georg mit. Dann ergab sich ein Problem: der gute Mitsegler, der für den Rest der Reise einschließlich Biskaya anheuern wollte, war nicht erreichbar. Endlich meldete sich sein Sohn: Vater liegt sterbenskrank in der Klinik.

Meine Tochter Annette organisierte Ersatz: von La Coruña segelten Monika aus Bremen und Rudolf aus Berlin mit, letzterer hatte nur Zeit bis Aberwrach (nördlich von Brest). Monika segelte weiter bis Dünkirchen mit. In Boulogne stieg Tochter Annette für den Rest der Reise ein.

Die im voraus zu buchenden An- und Abflüge der wechselnden Crews brachten es mit sich, dass nach Fahrplan gesegelt werden musste mit Einplanung von Schlechtwettertagen und sonstigen zeitraubenden Umständen.

Einen solchen bereitete gleich zu Beginn der Reise der Vulkanausbruch auf Island. Schwester und Neffe konnten erst mit einer Woche Verspätung in die Türkei fliegen. Mit ihren Pässen fuhr ich sofort zum Hafenmeister, um auszuklarieren. Aber es war Weltkindertag, und den feierten auch die Beamten. Es saß zwar ein solcher im Büro, weigerte sich jedoch, seinen Stempel auf das Papier zu drücken. Noch einen Tag warten wollte ich nicht, und wir starteten ohne Ausklarierung. Der entsprechende

Stempel fehlte nun in unseren Pässen; bei späteren Türkeibesuchen sollte man diese nicht wieder vorzeigen, ein Personalausweis tut's auch.

Einklarieren in Griechenland, Insel Simi, ist problemlos; dort ignoriert man türkische Bürokratie. Man muss (von der Türkei aus) ab und zu für einen Stempel im griechischen Transitlog wiederkommen, um als EU-Schiff nicht noch einmal für die Steuer zur Kasse gebeten zu werden.

Von Simi starteten wir zu einem ca. 150 sm Trip mit Nachttörn nach Nausa auf Paros. Von dort konnten wir bei frischem Wind das Südkap von Kythnos anliegen. Der Wind wurde stürmisch, 8 Bft, und wir mussten gegen hohe, steile See boxen. Ohne Groß und mit halb eingerollter kleiner Genoa lief „Judy“ mit 7 kn gegen und durch die Seen. Was nicht ganz fest an Deck war, wurde mitgenommen. Nicht ganz fest waren zwei Fender und der Pickhaken in seiner Halterung. Das Schlauchboot mit festem Boden hängt an Davits am Heck und liegt unten auf der Badeplattform. Die Seen rissen es hoch, und es schwebte an den Davits über Kopf. Die herausnehmbare Ducht fiel heraus. An ihrer Unterseite hatte diese eine Tasche, in der sich die abnehmbaren Riemenblätter befanden.

Vor Anker in einer kleinen Bucht im Westen von Kythnos musste noch ein Schaden gerichtet werden: aus beiden Nocken der unteren Salinge hatten sich die Endbeschläge gelöst, sie hingen an den schlaffen Mittel- und Oberwanten. Stifte, die das Herausrutschen der Beschläge aus den Salingen verhindern sollten, fehlten. Das Fehlen hatte ich nie bemerkt und wohl auch nicht der Vorbesitzer. Im Mittelmeer bleiben auch im Winter an Land die Masten stehen, und ich hatte bis dahin nie Veranlassung, in den Mast zu steigen. Auch die Backbord-Posilampe war weggerissen. Am 28. April sind wir nach Aegina gesegelt und haben dort die „Verluste“ so gut es ging ersetzt.

Am 30. April ging es von Aegina durch den Kanal von Korinth, und nach weiteren 58 sm wurde in einer Bucht an der Nordseite des Golf von Korinth geankert. Am 1. Mai motorten wir 30 sm zum „Yachthafen“ auf der Insel Trizonia. Dieser Hafen wurde vor mehr als 10 Jahren mit EU-Geldern gebaut, aber einen Betreiber und somit auch Strom, Wasser und sanitäre Anlagen gibt es nicht – typisch griechisch. Weiter ging's über Patras nach Zakynthos, wo wir am 3. Mai rechtzeitig zum Crewwechsel eintrafen.

Am 5. Mai starteten wir zum Sprung nach Italien. Kurs wurde zunächst auf Kap Spartivento an der Stiefelspitze abgesetzt und später nach gutem Vorankommen auf Catania geändert, wo der Zeitplan eine Besteigung des Ätna erlaubte.

Am 9. Mai Weiterfahrt nach Reggio di Calabria an der Ostseite der Straße von Messina, dort gebunkert und übernachtet. Am nächsten Tag zunächst gegen starke Strömung in der Straße von Messina, dann bei gutem Segelwind Kurs auf Lipari abgesetzt.

Als ich vor Jahren mit meinem alten Boot „Anna“ dort war, gab es viele kleine Marinas an der Südostküste, die alle voll besetzt waren, sodass wir keinen Platz bekamen. Jetzt waren nur noch Reste der Niedergangsbrücken am Ufer vorhanden; es muss ein heftiger Sturm geblasen haben. Eine Marina mit Schwellenschutz in einer Bucht im Norden des Küstenstreifens war noch intakt geblieben, und wir fanden dort einen guten Platz.



Abbildung 2 Auslaufen von Mallorca

Die Weiterfahrt ging am 11. Mai zur schönen alten Stadt Cefalu an der Nordküste Sardinien, und am 12. Mai nach Palermo. Dort hatte ich einen besorgniserregenden Zwischenfall.: Nach Überkopfarbeit in der Wärme – Öl- und Filterwechsel – verlor ich das Bewusstsein, wurde mit Krankenwagen zum Hospital gefahren und dort ohne Befund untersucht. Konnte mich jedoch nach Wiederherstellung des Bewusstseins nicht daran erinnern, dass Öl- und Filterwechsel richtig beendet wurden und musste das nachprüfen.

Meine Frau Jutta machte sich gottseidank weniger Sorgen um meine Gesundheit nach diesem Vorfall; hatte sie ja selber erlebt, wie mir dasselbe passiert war nach ähnlicher Arbeit am Motor der „Anna“ vor Jahren an der Ostküste Australiens, ohne dass sich Folgen einstellten.



Abbildung 3 Nordwestküste von Ibiza

Der Crewwechsel von Rolf und Uwe in Palermo vollzog sich planmäßig. Wegen heftiger Gegenwinde segelten wir erst am 19. Mai weiter, nutzten die Zeit u.a. mit der Besichtigung griechischer Tempel bei Agrigent an der Südküste Siziliens.

Am 21. Mai um fünf Uhr morgens machten wir in Cagliari, der schönen Hauptstadt Sardinien, fest. Segelten weiter am 22. Mai in Richtung Balearen. Bei günstigem Wind ließen wir Menorca an

Steuerbord liegen und machten am 24. Mai in Porto Colon an der Ostküste Mallorcas fest. Dort gibt es noch zivile Preise an den Stegen und freies Ankern in der Bucht.

Im Bus fuhren wir nach Palma, u.a. um nach Ersatz für zerbrochene vertikale Segellatten zu fahnden. Ein Deutscher, der mit Reckmann-Schuldt zusammenarbeitet, half uns aus. Bei ihm hatte ich schon zehn Jahre zuvor neue Vorstagprofile für die „Anna“ bekommen.

In Porto Colon wechselte auch die Crew; Schwester Lore und Uwe C. flogen nach Haus; an Bord kamen meine Frau Jutta und unser Freund Georg W.

Am 31. Mai brachen wir den Anker aus dem Grund der Bucht; er muss sich in einer Felsspalte o.ä. verhakt haben; danach war der Schaft leicht verbogen. Am Abend

desselben Tages ankerten wir in einer geschützten Ecke vor dem Motor-Yachthafen Porto Portalis südlich von Palma.

Am 1. Juni motorten wir bei Flaute nach Ibiza, wo wir an der Westküste vor Port de San Antonio ankerten. Am 2. Juni erreichten wir mit einem 70 sm-Törn Altea an der spanischen Festlandsküste. Von hier schipperten wir entlang der spanischen Küste bis Gibraltar, das am 13. Juni erreicht wurde. Stationen waren Santa Pola, Cartagena, Almerima (nur 1 ¼ Std), Motril, Torre del Mar, Benalmadena, wo wir vier Tage bei starkem Westwind lagen und Freunde und auch Malaga per Bahn besuchten, und noch Duquesa.



Abbildung 4 Retortenhafen Benalmadena

Am 14. Juni verließen wir Gibraltar; der Atlantik zeigte sich milde und bei vielfach günstigem Wind ging es mit einem Nachttörn durch bis Albufeira an der Algarve (162 sm). Am 16. Juni nur 21 sm bis Lagos. Da der portugiesische Norder längs der Westküste sich nicht abstellen lassen wollte, zog Jutta es vor, uns über Land bis

Sines zu begleiten. Sie tat gut daran,

denn wir hatten wirklich einen harten Törn gegen grobe See und starken Wind für die 81 sm nach Sines, wo wir am 18 Juni um 0400 Uhr in einer Bucht zwischen Yachthafen und Fischerhafen ankerten. Mit 20 € war das Liegen im Yachthafen von Sines, dem

Geburtsort von Vasco da Gama, recht preiswert.

Am 20. Juni motorten wir weiter nach Cascais, dem luxuriösen Yachthafen bei Estoril, fuhren per Bahn nach Lissabon. In diesem Yachthafen hatten wir das Glück, Ersatz-Simmerringe für die leckende Kühlwasserpumpe zu bekommen; ein anderer Segler hatte sie bestellt und nicht abgeholt.



Abbildung 6 gegen den portugiesischen Norder

Am 22. Juni liefen wir aus zur Weiterfahrt längs der portugiesischen Küste, bis wir am 26. Juni neben der Marina Bayona nahe Vigo ankerten. Zwischenhäfen waren Peniche, Nazaré, Aveiro; hier lief uns ein heftiger Ebbstrom aus einem großem Niederungsgebiet entgegen. Man ankert ruhig in einer Nebenbucht Baia S. Jocinto, und letzter portugiesischer Hafen war Póvoa de Varzim. Nach Auslaufen von dort hatten wir Küstennebel; das Radar zeigte viele Fischerboote sowie auch kleinste Netzbojen mit

ihren Fähnchen.



Abbildung 5 Affenfelsen von Gibraltar



Abbildung 7 Cabo de Sao Vicente

Am 27. Juni ging es bei schönstem Wetter vor Bayona Anker auf, und wir segelten zu den schönen Prias (tiefen Buchten) von Galizien. Stationen waren Uxia de Riveira, Muros und Concurbion, wo wir am 29. Juni ankerten.

Am 1. Juli Anker auf Richtung Kap Finisterre. Zuerst wehte der Wind schwach, nach Umrundung des Kaps drehte er auf SW und wurde langsam stärker. Mit 6 Bft von achtern, ausgebaumter kleiner Genoa und etwas gerefftem Groß machten wir den 72 sm-Törn nach La Coruña in zehn Stunden.

Beim Ausgießen von EU-Mitteln für die Verbesserung der touristischen Infrastruktur hatten die Marinas in La Coruña besonders heftig zugegriffen. Wo früher geankert bzw. an Bojen festgemacht wurde, war die Wasserfläche mit Schwimmschlengeln zugebaut. Nun im Hochsommer waren nur ca. 15% der Liegeplätze belegt!

Von La Coruña flogen Jutta und Georg nach Haus. Neu an Bord kamen Monika aus Bremen und Rudolf aus Berlin. Am 8. Juli starteten wir von La Coruña Richtung Brest bei anfänglich schwachem Wind aus NNW. Bei Cabo Prior hatten wir ein Gewitter mit



Abbildung 8 Kap Finisterre

sehr starken Böen, nahmen zeitweise das Groß ganz weg. Später kreuzten wir gegen NNW 5. Da der Wetterbericht für die äußere Biscaya günstigeren Wind vorhersagte, gingen wir mehr auf westlichen Kurs, passierten langsam den Azorenhochkeil, um am Abend des 9. Juli leichten SSW-Wind zu genießen. Es blieb allerdings noch starke Dünung, und der arme Robert litt unter Seekrankheit, nahm kaum Essen zu sich und war am Ende recht erschöpft. Beim Segeln vor Wind und Dünung gab es einmal eine Halse, bei der der Mastbeschlag für den Niederholer brach. Wurde provisorisch repariert.

In der Nacht vom 10. zum 11. Juli passierten wir einen französischen Marinekonvoi. Man schoss weiße Raketen. Auf UKW-Anfrage wurde erklärt, dass man damit Vorfahrt beanspruche.

Um 6:00 Uhr am 11. Juli erreichten wir die Tonne Chaussee de Seine vor der Rade du Brest und machten um 11:30 Uhr fest in Carmaret. Am 12. Juli segelten wir mit günstigem Wind und Tide den 39 sm – Törn nach Aberwrach in genau 5 Stunden. Aberwrach liegt an der Nordküste der Bretagne an der Mündung eines Tideflusses mit einem sehr guten Yachthafen. Dort stieg Rudolf aus.

Am 17. Juli 10:00 Uhr starteten Monika und ich den 104 sm-Törn nach Guernsey, wo wir am 18. Juli um 6:45 Uhr in St. Peter Port festmachten. Am 20. Juli liefen wir um 13:00 Uhr zu passlicher Tide aus. Mit Strom, Motor und schwachem Wind machten wir um 19:30 Uhr in der Marina von Cherbourg fest.

Am 22. Juli machten wir einen längeren Zörn nach Fécamp (80 sm), kamen dort gegen Mitternacht an. Yachthafen war überbesetzt, aber Brücke und Tor zum Bassin Beringuy wurden für uns geöffnet.

Der Törn am 24. Juli nach Dieppe war dafür etwas kürzer (32 sm). Am 25. Juli hatten wir für den Törn nach Boulogne guten Segelwind. Dort kamen meine Tochter Annette und ihr Freund Markus an Bord. Zu viert segelten wir am 27. Juli nach Dünkirchen, von dort fuhren Monika und Markus nach Haus.

Am 28. Juli segelten Annette und ich nach Ostende, machten von dort einen Ausflug zum wunderschönen alten Brügge. Am 30. Juli ging es weiter nach Scheveningen und am 31. Juli nach Den Helder. Am 1. August weiter nach Vlieland, ankerten dort östlich des Yachthafens, der wegen Überfüllung gesperrt war. Landgang bzw. Inselbesuch per Schlauchboot.

Am 2. August gingen wir gegen 14:00 Uhr bei Hochwasser Anker auf und erreichten Helgoland am Mittag des nächsten Tages. Am Mittag des 4. August liefen wir aus Helgoland bei günstigem Wind aus, ankerten 21:30 Uhr im Glückstädter Nebenfahrwasser, gingen am nächsten Morgen Anker auf, passierten die Kattwykbrücke um 14:00 Uhr und machten um 15:00 Uhr fest im Harburger Binnenhafen bei stark strömendem Regen. Die Heimat hatte uns wieder nach einem Gesamtörn von 3897 sm am GPS, gekreuzt wurde wenig.