

2022 – Der große Törn

Überführung einer Bavaria Cruiser51 von A Coruna nach Rügen – 1370sm in 18 Tagen

Ein Erfahrungsbericht von Michael Bendixen

Vorwort:

Törnberichte sind ja immer so eine Sache: meist verstrickt sich der Autor in Details, die für ihn zwar nennenswert und wichtig sind, für Außenstehende ist der Informationsgehalt eher minimal und dieser wird dann eher als langweilig empfunden.

Ich hab´s mal anders versucht: eine kurze Darstellung des Törns mit ein paar Highlights. Dann aber eine Auflistung der Dinge, die mir bei dem Törn aufgefallen sind und die ich gerne als meine Erfahrung weitergeben möchte. Gerne können wir die Details bei einem regional-typischem Getränk bei uns am See erörtern und diskutieren. Und natürlich bin auch gerne auf eure Erfahrungen zu dem einen oder anderen Thema gespannt.

Euer Michael

Der Törn:



09. Mai 2022: Treffen in A Coruna (Galicien, Nord-West Spanien), habe nur Handynummer des Skippers vom Charterbüro Mola in Breege (Rügen), sonst keine Infos. Hatte auch nicht vorher mit ihm reden können, da ich seine Nummer erst eine Woche vor Abflug erhielt, da war er schon irgendwo zwischen Horta (Azoren) und spanischem Festland unterwegs, also kein Netz!

Somit begann das ganze wie ein „Blind date“: statt einer Rose im Knopfloch nur eine Handynummer und die Hoffnung, dass irgendeiner am Samstag auch meinen Anruf entgegennimmt. Vorsichtshalber hatte ich bei meinem Hotel in A Coruna angefragt, ob ich noch ein paar Tage länger bleiben kann.

Um es vorweg zu nehmen: ja, es hat alles bestens geklappt! Skipper am Samstag Nachmittag erreicht. Abends schon erstes Kennenlernen der bereits angereisten Crewmitglieder. Kennenlernen der Altstadt. Zwei weitere Crewmitglieder kamen am Sonntag.

Sonntag noch einige Wartungsarbeiten am Schiff erledigt, Montag (11.04.2022) Vormittag Lebensmittel bunkern und mittags legten wir dann ab!

Ein Schiff (Bavaria Cruiser 51 aus 2018) „Lissy 3“, 7x Crew, ein Skipper, ein Ziel: Breege (Rügen) muss in drei Wochen erreicht werden (spätestens am 30.04.2022).



Und parallel dazu das ganze nochmal: gleiches Schiff (Unterschied : der Name, „Mola“).

Schon beruhigend, nicht ganz alleine über die Biskaya fahren zu müssen. „Mola“ wählte zwar häufig einen anderen Kurs, aber in den Häfen trafen wir uns dann wieder und waren unterwegs entweder per Mail, Handy oder Funk in Kontakt.

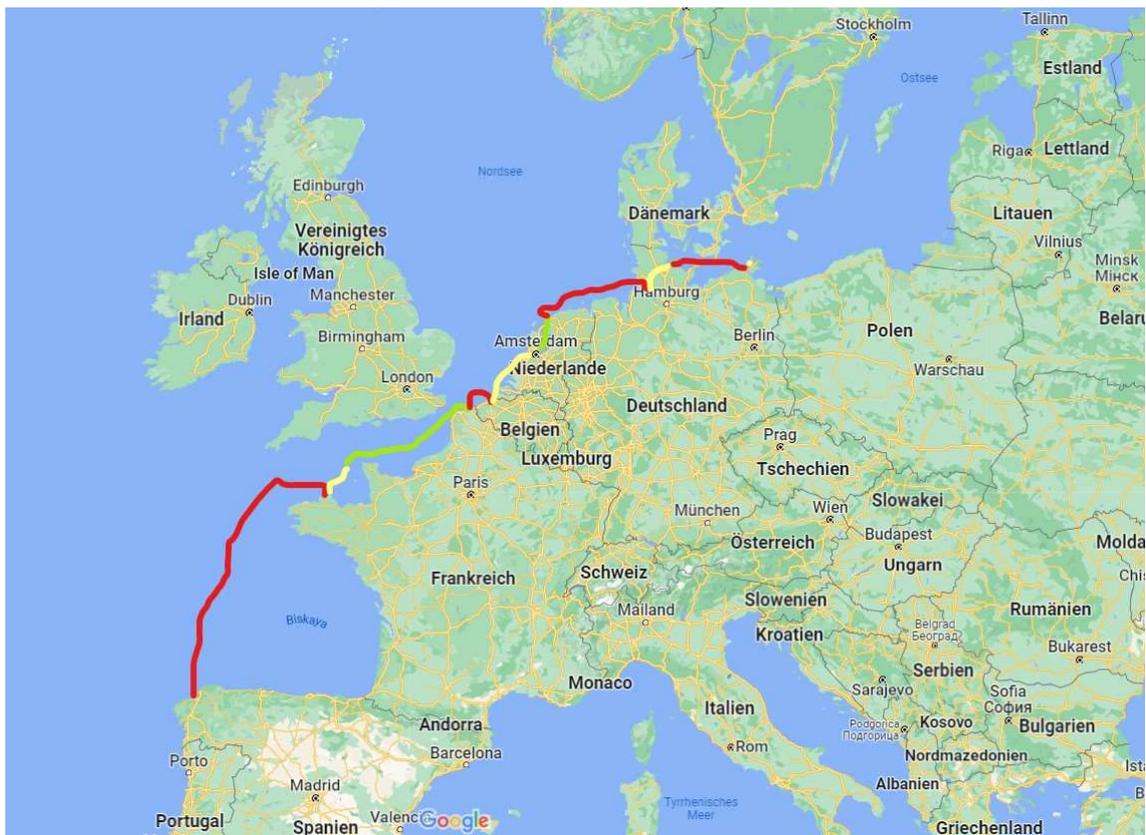
Drei Wochen lagen vor uns: unbekannte Crew, unbekannter Skipper.

Drei Themengebiete wollte ich auf dieser Reise vertiefen:

- 1) Seemannschaft: wie schafft es der Skipper die Crew zusammenzubringen? Motivation? Schiffsführung und Mannschaftsführer? Was läuft gut, was sollte man so nicht kopieren?
- 2) Radar: meine bereits gecharterten Yachten waren nur gelegentlich Radar ausgerüstet.
- 3) Gezeiten: Der erste Teil dieses Törns führte durch Gebiete mit bis zu 10 Metern Tidenhub! Wie war das noch gleich mit dem Alter der Gezeit, ATT,.....?

Und natürlich blieb es nicht bei diesen drei Themen. Meine Erfahrungen dazu hab ich am Ende dieses Berichtes als „Notizen von A-Z“ zusammengefasst.

Hier schon mal die Strecke mit den angelaufenen Häfen A Coruna, Lézardrieux, Guernsey, Dünkirchen, Bruegge, Amsterdam, Makkum, Brunsbüttel, Laboe, Vitte (Hiddensee) und Breege (Rügen), 1370sm in 18 Tagen:



Quelle: google

Biskaya:

Die ersten zwei Tage hatten wir achterliche Winde. Im Schmetterling (inkl. Bullenstander) ging es mit 7 bis 10 Knoten vor dem Wind, Kurs 0°, Nord, direkt auf die englische Küste zu. Dann nördlich der Bretagne noch 80sm der Küste entlang Kurs Ost bis zur Flußmündung der Trieux, die uns mit auflaufenden Wasser nach Lézardrieux brachte.

3 Tage und 3 Stunden, und schon war die Biskaya bezwungen. Was macht man in der Zeit? O.k., 8 Leute an Bord, 4 Wachmannschaften, tagsüber 4 Stunden Wache, nachts nur 3 Stunden.

Somit Wache alle 8 – 10 Stunden. Dazwischen Schlafen, Essen, Backschaft. Man gewöhnt sich dran, immer dann zu schlafen, wann es geht. Man weiß ja nie, was noch kommen kann.

Die lange Atlantikdünung schaukelt einen in den Schlaf, man kann sich nur schwer dagegen wehren.

Alle 30- 45 Sekunden wir das Schiff auf die Welle gehoben. Entweder rauscht die Welle unter dem Schiff durch, oder das Schiff rast die Welle runter. Eigentlich ganz simpel und berechenbar, aber jedes Mal beeindruckend.

Gigantische Wellentäler (wenn man oben auf der Welle sitzt) oder riesige Wasserwände vor einem (wenn man wie ein kleines Kaninchen im (Wellen-)Tal sitzt).

Und dabei hatten wir nur Wind mit 4-5Bft und maximal 4 Meter Welle!

Gezeiten spielten hier keine Rolle. A Coruna war als Starthafen mit einem Hafen ausgestattet, der bei jeder Gezeit angelaufen und verlassen werden konnte. In der Biskaya spielten eher Wind und Wellen eine Rolle. Selbst mit Kurs Nord, und somit nur am Rande des großen Biskaya- Beckens, konnte man kreuz und quer laufende Wellen beobachten.

Dies kann, wenn man sich weiter östlich in der Biskaya befindet, durch die vom Land zurückgeworfenen Wellen noch heftiger werden.

Am zweiten Tag unserer Reise wurde ich durch einen Ruf des Steuerannes aus der Koje gerissen: „Delphine!“

Erst begleiteten uns zwei und dann immer mehr. Wir konnten mehr als 20 Delphine zählen, die mit uns mitschwammen und kreuz und quer mit unserer Bugwelle spielten: kitschig aber unheimlich schön anzuschauen. Und dann das Highlight: aus einer vor uns liegenden Welle sprangen zwei Delphine raus, direkt auf uns zu. Der eine an Backbord, der andere an Steuerbord an uns vorbei! Herrlich!!!

Nach zwei Tagen ließ der Wind nach, wir machten teilweise weniger als 3 Knoten Fahrt, auch der Gennaker brachte nichts. Also Motor an und mit Hilfe des Stahlsegels konnten wir unsere 6 Knoten mit nahezu Standgas halten.

Lézardrieux

Nach drei Tagen auf See machten wir um 15:30 in Frankreich fest. Nach dem Anlegerbier, dem Besuch der sanitären Anlagen inklusive Dusche unterstützten wir ausgiebig die lokale Wirtschaft.

So sieht es in Lézardrieux aus (Quelle: google).



Am nächsten Morgen verließen wir Lézardrieux bereits um 07:30 im dicksten Nebel, Kurs Guernsey (eine der Kanalinseln).

Guernsey

Ziel war es, Guernsey zwischen 17:00 und 20:00 zu erreichen. Warum? Der Hafen auf Guernsey wird durch eine, bei Hochwasser unter Wasser liegende, Barre gegen ein Trockenfallen bei Ebbe geschützt.

Eine herrliche Übungsaufgabe: Am 15. April möchten Sie mit Ihrem Schiff (2,25m Tiefgang) in den Hafen von Guernsey einlaufen. Berechnen Sie anhand des ATT und des REEDS den Wasserstand oberhalb der Barre bei Hochwasser wie auch das Zeitfenster (MESZ), in dem Sie die Barre mit Ihrem Schiff passieren können?

Alles kein Problem, nach einiger Zeit kamen wir 8 an Bord zu dem gleichen Ergebnis.

Vor Ort wies uns ein Pegel auf die Richtigkeit unserer Berechnungen hin: 18:00Uhr und 4 Meter Wasser oberhalb der Barre. Trotzdem kam der Hafenmeister aufgeregt an die Kaimauer gelaufen: der Hafen sei nur für Schiffe bis 2 Meter Tiefgang geeignet. Das Hafenhandbuch sprach von 2,5m bis 3m. Nach einer kurzen Diskussion wies er uns einen Platz am Ende eines Steges, nahezu in Hafenbeckenmitte an.

Und siehe da, selbst bei Niedrigwasser hatten wir noch 50cm Wasser unter dem Kiel.

Am nächsten Tag (16.04.2022) legten wir um 17:25 ab. Warum um diese Zeit? Ach ja, die Barre, diesmal mit 2,50m Wasser über der Barre und auflaufendem Wasser. Wir hatten es eilig, da wir mit dem Strom durch den Alderney Race Track geschoben werden wollten.

Dieser liegt etwa 5 Stunden nördlich von Guernsey und wir hatten 8 kn Strom mit uns als wir ankamen. Unter Segel schossen wir mit 14kn über Grund zwischen der Insel Alderney und dem Leuchtturm La Hague vorbei! Gezeiten können so schön sein.

Dünkirchen

„Nächster Halt: Dünkirchen“ Hafen mit Schwimmstegen, größere Yachten mit Tiefgang grösser 2m nehmen besser den äußeren Steg, gute sanitäre Anlagen und eine Hafengebühr mit einer Wirtin, die ihr bester Kunde ist.

Am nächsten Morgen weiter, Gezeiten nicht so wichtig: den Hafen kann man bei etwas über Niedrigwasser verlassen, auf dem langen Seestück bis Zeebrugge kippt die Strömung eh mehrmals.

Brügge

Zeebrugge nachmittags erreicht. Ziel ist Brügge, ein 6km langer Kanal verbindet die Stadt mit dem Seehafen. Wir hätten auch im Seehafen festmachen und mit dem Zug in die Stadt fahren können, aber mit dem Schiff in die Stadt ist ja viel schöner. Also über Funk mit dem Schleusenwärter gesprochen. Normalerweise haben Sportsboote einen festen Schleusentermin, einmal am Tag. Aber diesmal, „weil wir so nett und freundlich am Funk waren“ konnten wir mit einem großen Frachter mitschleusen und die dahinterliegenden Kanalbrücken öffnet er uns auch, so dass wir um 20:00 in Brügge festmachen konnten, im Belgisch-Königlichen YachtClub. Klingt nobler als er ist. Leider noch Vorsaison und Duschen und Toiletten noch geschlossen.

Nach einem Tag Stadtbesichtigung ging es am folgenden Morgen überraschend schnell los. Brückenmeister angefunkelt, ob Yachten nur um 14:00 (wie uns bei Einfahrt vor zwei Tagen gesagt wurde) abgefertigt werden würden. Nein, wenn wir in 30 min an der Brücke sein können, können wir die dann für einen entgegen kommenden Frachter offene Brücke nutzen um in Richtung Meer zu fahren. Also, alle Mann an Bord?!? Dann nichts wie los.

Auch das Ausschleusen in Zeebrugge war relativ unkompliziert. Wir kommunizierten immer per Funk mit dem Schleusen – und Brückenmeister und das lief ganz unproblematisch.

Dann gegen 12:00 waren wir wieder im Ärmelkanal auf dem Weg nach Amsterdam.

Die Hafeneinfahrt Rotterdam passierten wir in der Nacht. Mit 3kn Strom gegen an schlichen wir an der Hafenausfahrt vorbei. Wieder mal über Funk hatten wir uns bei Traffic Control angemeldet. Und das war auch gut so:

Anfrage von Traffic Control: „Hallo Lissy, wenn ihr wollt und schneller fahren könnt, könnt ihr vor den beiden auslaufenden Frachtern noch durch“ – kurzes Grinsen an Bord, denn wir können nicht schneller gegen die Strömung – Ein kurzes „wir gehen hinten rum“ von uns über Funk und die Sache war geklärt. Ich hatte eine ähnliche Situation mal an der Emsmündung, ohne Funk, da kommt man schön ins Schwitzen!

Bei Ijmuiden ging es dann in durch die große Schleuse Richtung Amsterdam. Inzwischen sind wir alle sehr routiniert im Umgang mit dem Funk und es macht Spaß zu sehen, dass ein einfaches Gespräch einen 300m – Containerriesen warten lässt und wir mitgeschleust werden konnten!

Amsterdam

Gegenüber des Hauptbahnhofs liegt der Sixhaven, dort machen wir nachmittags fest und abends setzen wir mit der kostenlosen Fähre rüber und wir verschwanden in Richtung „Amsterdam- Downtown“.

Drei unsere Crew verließen uns am nächsten Morgen und „Ersatz“ , 3 neue Crewmitglieder, kam am Nachmittag. So ging es dann am nächsten Morgen Richtung Markermeer/Ijsselmeer.

Das Markermeer ist relativ flach und gerade mit unserem Tiefgang sollte man, vor allem im südlichen Teil, im Fahrwasser bleiben. Wir fuhren unter Motor bis kurz vor Lelistadt um dann mit Halbwind (4-5Bft aus Nord) Richtung Enkhuizen zu segeln. Zwei Mal mussten wir mit strategischer Krängung die „Lissy“ überreden, die 2-Meter flachen Stellen zu bewältigen. Wie kann man sich das vorstellen? Nun, ganz einfach: Kurs war halber Wind, Skipper brüllt rauf: „Und jetzt Schoten dicht! Kurs beibehalten!“, die Lee- Reling rauscht durchs Wasser. Ein alternative Art, den Tiefgang mit einem Festkiel zu reduzieren.

Unser parallel fahrendes Schwesterschiff mit 1,9m Tiefgang fuhr relativ aufrecht mit gerefftem Groß. War genauso schnell wie mit 25° Krängung und mehr seitlich über Wasser schiebend als vorankommend. Da stimmte doch mal wieder die Theorie bzgl Reffen!

Makkum

Nach Passieren der Schleuse des Zwischendeiches bei Enkhuizen kreuzten wir über das Ijsselmeer und kamen abends um 21:30 in Makkum an.

Im Vergleich zum Atlantik war das Wasser im Ijsselmeer eher grau und trüb und sah recht brakig aus.

Vor allem mit einem Tiefgang grösser als 1,5 Meter machte das Ijsselmeer keinen Spaß.

Nach einer unspektakulären Nacht in Makkum legten wir 1 Stunde nach Hochwasser ab (optimal wäre eine Stunde vor Hochwasser gewesen) und verliessen das Ijsselmeer durch die Schleuse und Brücke bei Kornwerderzand in Richtung Nordsee.

Endspurt

Der Rest des Törns ist schnell erzählt: Nordsee 30 Stunden herrlichstes Segeln- Halbwind (4Bft ohne Böen aus Nord), zwischen Inseln und dem Verkehrstrennungsgebiet im Küstenfahrwasser, „natürlich“ bei ablaufenden Wasser an der Elbmündung gewesen und mit 3 kn gegen die Strömung gekämpft, noch schnell (dank Sprechfunk) in die Schleuse bei Brunsbüttel geschlüpft und im Sportboothafen hinter der Schleuse im Nord- Ostsee- Kanal (NOK) abends festgemacht.

Der NOK wäre eigentlich langweilig, wenn es nicht die Natur gäbe. Pünktlich um 05:00 legten wir morgens schon ab (nur Ralph und ich, Rest der Crew hatte sich den Schlaf abends beim Italiener verdient). Eine Stunde später legte sich Frühnebel auf den Kanal und nachdem wir das Schiff fast ans rechte Ufer gesetzt hatten (wir haben nichts mehr sehen können), erfuhren wir über Funk von dem durch Nebel ausgelösten Fahrverbot für Sportboote und wir wurden gebeten, die nächste Ausweichstelle aufzusuchen und dort hinter den Dalben zu warten.

Ein Sportboot zog an uns vorbei, anscheinend nicht den Funk abhörend. Da war es mit der Höflichkeit und Freundlichkeit der Verkehrsleitstelle vorbei! Unter Androhung von Fahrverbot und Anzeige hatte der Skipper ein Einsehen und machte fest – selektives Wahrnehmen des Funkverkehrs...

Nach einer guten halben Stunde war der Spaß vorbei und wir konnten weiter. 100km in 10 Stunden ist doch auch o.k. Dann noch ausschleusen bei Kiel und um 16:30 machten wir in Laboe fest.

Am nächsten Morgen dann nochmal „schnell“ über die Ostsee. Leider ohne Wind, dafür mit dem „Eisensegel“. So konnten wir in der Höhe von Gedser den Sextanten rauskramen und die Sonne schießen und unsere Position ermitteln.

Nachts das Verkehrsgebiet „Kadettrinne“ gequert (siehe weiter unten „Funk“) und um 05:30 bei aufgehender Sonne auf Hiddensee festgemacht. Ich habe mich für einen Morgenspaziergang entschlossen und nicht bereut: eine Urlaubsinsel ohne Urlauber kann sehr schön sein. Leider erwachte die Insel um 08:00 zum Leben.

Fahrräder ausgeliehen, zum Leuchtturm Dornbusch gefahren, Eis gegessen und dann die Info erhalten, dass unser Schwesterschiff jetzt eine Stunde von Hiddensee entfernt wäre.

Also auslaufen und mit dem Schwesterschiff mit Flaggenparade und Leuchtsignalen am 29.04.22 um 16:30 in Breege eingelaufen.

Unser Skipper hatte im Oktober 2021 mit dem Schiff Breege verlassen, hat es sicher bis in die Karibik gebracht und war wieder seit den Azoren an Bord. Unser Co-Skipper konnte noch zusätzlich die Überfahrt von der Karibik bis Breege dazugeben, zusätzlich zu der Strecke Breege

– Karibik. Er hat nur zwei Monate Karibik ausgespart.

Daher wurden, nach Anmeldung bei der DGzRS, beim Einlaufen auch Signalmittel gezündet.



Freudentränen flossen auch auf dem Schwesterschiff: ein Crewmitglied hat die volle Runde, also Breege- Kanaren- Karibik- Azoren- Breege, mitgemacht. Auch er stand mit Signalmitteln am Bug der „Mola“.

Die Familien des Skippers und des Co- Skippers standen im Hafen, den Rest könnt euch ja denken.

Somit ist der Törnbericht aus, „Notizen von A-Z“ weiter unten.

----ENDE----

Notizen von A-Z

Anlegen/Ablegen:

Einfach immer mit dem Backbord- Heck anlegen, Leine rüber und in Achterleine vorwärts eindampfen. Somit hat man immer den Überblick (Stegabstand) und Boot ist gut beherrschbar. Es hatte eine Doppelrudieranlage, für alle anderen Manöver braucht man Fahrt im Schiff.

Autopilot und technische Ausrüstung des Schiffes:

Alles B&G: Radar, AIS, Autopilot, Navi- Kartenplotter

Radar kann als „overlay“ in Navi- Kartenplotter eingespielt werden, ebenso AIS. Somit steht man am Ruder und hat alles im Blick. Steuern braucht man eigentlich nicht mehr, also das Ruder in der Hand halten, denn, wenn man möchte, kann der Autopilot wahlweise nach Kurs fahren, eine programmierte Route abfahren oder auch Kurs zum Wind halten.

Anfänglich war ich kein Freund dieses modernen „Schnick- Schnacks“.

Aber nach der ersten durchfrorenen Stunde der Nachtwache setzt man sich denn dann schon die folgenden Stunden an den Navitisch, die Heizung läuft im Salon und man beobachtet das Treiben draussen auf dem AIS- Plotter. Alle 10 Minuten den Kopf in den kalten Wind gesteckt, Umgebung stimmt noch mit Plotter und dann geht es wieder rein ins Warme. Wer komfortabel reisen möchte, sollte diese Mehrkosten als Bootsbesitzer nicht scheuen. Wohl dem Charterer, der so eine gut ausgerüstete Yacht erhalten hat!

Bordkasse:

Geht jetzt auch per App, wir hatten „Splitwise“. Somit werden die Kosten und Ausgaben von der App schon unter den Crewmitgliedern ausgeglichen und am Ende der Zeit stehen dann nur eine Überweisung an ein, zwei Crewmitglieder an und fertig. Belege können als Foto abgelegt werden und die Auflistung sämtlicher Ausgaben macht die finanzielle Seite des Törns sehr transparent, und das papierlos. Also mir hat es besser gefallen als die Einzahlung in eine Bordkasse in bar.

Charterunternehmen:

Das Boot wird über Mola Yachtcharter mit Sitz Breege (Rügen) verchartert. Nicht nur für die Ostsee, sondern mit Skipper besetzt, von Oktober an Richtung Karibik und dann Retour im März/April als Kojencharter buchbar.

Am Freitag Abend in Breege eingelaufen, wurde am Samstag Morgen versucht, das Schiff wieder in einen vercharterbaren Zustand zu versetzen. Es war seit Oktober auf See und ging am Samstag Nachmittag schon wieder an Chartergäste. Dazu gerne von mir ein mündlicher Kommentar.

Daten und Internet:

Gerade für die langen Trans- Atlantik- Strecken wurde unser Schiff mit einem Iridium- Telefon ausgestattet. Zusätzlich hat unser Co- Skipper seinen eigenen Iridium- Transponder

mitgebracht. Dieser ließ einen (aus heutiger Sicht) langsamen Datentransfer zu, der aber zum Runterladen und auch Beantworten von Emails vollkommen ausreichend war. Unser Co-Skipper und der Skipper des Schwesterschiffes blieben zum Beispiel per Mail auf dem Atlantik ständig in Kontakt.

Aber (bis auf die Biskaya) war man meistens in der Abdeckung eines Mobilfunkanbieters.

Und auf der anderen Seite- man ist ja Segeln und sitzt nicht im Büro!

Funk:

Neben dem Hauptfunkgerät (unten in der Navi- Ecke des Bootes) hatten wir ein Handfunkgerät im Cockpit. Sehr hilfreich! Zwar hatte das Gerät von ... keine gute Sprachqualität, aber so hatten wir die Verkehrsleitzentralen direkt am Ohr. Gerade im NOK, den Schleusen und Brücken bei Zeebrugge und Ijmuiden und auch beim Kreuzen der Hafeneinfahrt Rotterdam braucht der Steuermann den direkten Kontakt, da wäre das sonst übliche „Stille Post“- Spiel vom Navitisch zum Steuermann und wieder zurück zu aufwändig und zeitraubend. Ein Handfunkgerät der Firma „icom“ steht bei mir für meinen nächsten Törn ganz oben auf der Einkaufsliste!

Verkehrsleitungen sind es gar nicht gewohnt, dass Sportschiffer sie anfunken. Wir haben es aber immer getan und erhielten immer positive Rückmeldung und manchmal auch einen netten Plausch, wie im Fehmarnbelt.

Wir kamen uns mit unserem 51Fuss- Yacht riesig vor. Bis wir in Zeebrugge als „kleines Segelboot“ im Funkverkehr bezeichnet wurden. Aber dieses kleine Boot durfte sich in der Schleuse an dem großen Frachter vorbeimogeln, bis ganz nach vorne, und die Schleuse auch als erstes verlassen, und das nur mit Hilfe des Funkverkehrs mit des „Lockmasters“!

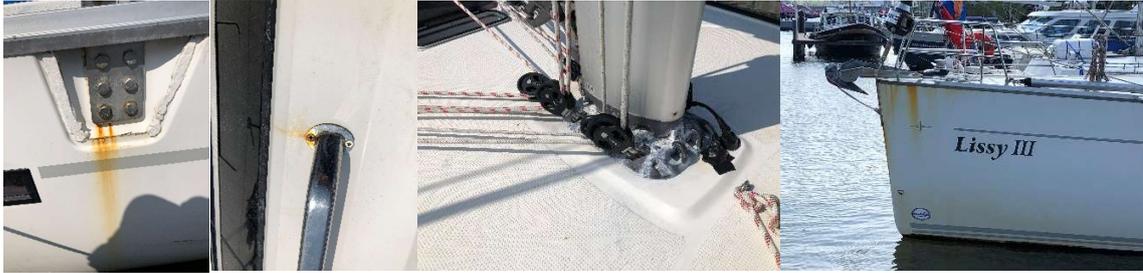
Berufsschiffer haben uns immer auf unseren Funkanruf geantwortet. Ein 400m-Schleppverband (manövrierbehindert) hat auf unsere freundliche Anfrage per Funk, ob wir bei der Querung des Fahrwassers nachts vor ihm passieren dürfen, nach einer kleinen Diskussion sogar seinen Kurs um einige Grade geändert, so dass wir gefahrlos und schnell vor ihm „rüber“ kamen. Ohne Funk und AIS wäre die eine oder andere Annäherung an die Berufsschifffahrt nicht so kontrolliert abgelaufen.

Gezeiten und Strömung:

Berechnung erfolgt genauso wie man beim SSS lernt. Einfach mal ausprobieren und Spaß daran haben.

Korrosion:

Solarpanelen auf dem Aufbau, deren Anschlussdosen nicht seewasserdicht waren, sorgten für erhebliche Korrosion am Mastfuß und verstärkte Rostbildung von Beschlügen (siehe Bilder).



Wäre es, wenn man solche Schadensbilder sieht, nicht günstiger einmal am Tag den Motor anzuschmeißen und mittels Lichtmaschinen die Batterien zu laden?

Wir hatten ja nicht die Zeit, Wochenlang in einer schönen Badebucht zu liegen, aber das Energie- und Kostenmanagement sollte man sich genauer anschauen.

Kosten:

Koje pro Woche etwa 450€

Bordkasse: war bei uns sehr exklusiv, waren viel Essen und Trinken 300- 400€/Woche (bei „Selbstkochen“ würde ich von 150€/Woche ausgehen)

„Nebenkosten“: Flug nach Spanien, Hotel in Bergen (Rügen) und in Spanien, Zugtickets und Taxen: 400€

Viel Geld für sehr, sehr viel Spaß!!!! Mir war es die Sache wert!

Navigation:

Das Schiff war mit einem internen WLAN ausgerüstet. Zusammen mit der Navionic – KartenSW konnte man somit die aktuellen Schiffsdaten (Kurs, Speed, AIS) sich bequem auf seinen mobilen Geräten anzeigen lassen. Dies nutzte zum Beispiel unser Skipper, der dann von seiner Kajüte aus, unser Treiben überwachen konnte und die Annäherung von Berufsschiffen verfolgen konnte.

Nebel:

Auf dem Törn hatten wir an drei Tagen Nebel: nahezu den ganzen Schlag von Lézardrieux nach Guernsey (fast 12 Stunden lang), einmal im Nord-Ostsee-Kanal (auf einem Kilometer länge) und dann nach in der Höhe des Leuchtturms Kieler Bucht für 30 Minuten. Der Nebel im NOK war so dicht, dass wir als Sportboote aufgefordert wurden, an den Ausweichstellen hinter den Dalbel zu warten, Fahrverbot für Sportschiffer!!!

Und der Nebel auf der Ostsee war ein typischer Seenebel: eine weisse Wand kam vom Norden auf uns zu, der vorausfahrende Segler verschwand und es wurde kalt! Also Positionslichter einschalten, Nebelhorn an, Radar an und AIS im Auge behalten. Erstaunlich, dass ein Segler ohne AIS kaum auf dem Bildschirm erscheint. Das Radarecho ist so minimal, dass der kleine Punkt schnell zu übersehen ist. Wir hatten den Segler, nachdem der Nebel sich gelichtet hatte, wieder in unserer Nähe: Holzrumpf, einen (üblichen) stabförmigen Radarreflektor im Mast, hat auf Funk nicht reagiert, wie viele Sportschiffer (leider).

Moral von der Geschichte: ohne AIS und einem vernünftigen Radarreflektor geht es nicht!!!

NOK (Nord- Ostsee- Kanal):

In den Schleusen Feder auf Wasserhöhe bringen, Holzschwimmstege sehr tief!!!

Vor Kanalfahrt bei Verkehrsleitstelle per Funk anmelden!

Funkkanäle ändern sich über die Strecke!

Lichtzeichen an Ausweichstellen vor Befahren nachschlagen!

Schiffahrtsmeldungen/ „Verkehrsnachrichten“ halbstündlich über Funk!

Sicherheit:

Alle Rettungswesten verfügten über nachgerüstete AIS- MOB- Transponder. Würde jemand über Bord fallen (und die Weste tragen), würde ein AIS- Alarm ausgelöst werden und die Position der Person im Wasser als AIS- Signal im Plotter dargestellt werden. Beruhigend zu wissen, denn bei Nebel, Wellen und Dunkelheit kann man nicht immer auf Sichtkontakt hoffen.

Zusätzlich gab es auch die üblichen Rettungsmittel, wie Stabboje mit Licht und Rettungsring wie auch den Rettungskragen mit Schwimmlleine zum „Einfangen“ einer im Wasser treibenden Person.

Eine Sicherheitseinweisung mit Notrollen- Verteilung, technischer Einweisung ins Schiff (wo waren denn die Feuerlöcher und Seeventile?) mit anschließender Dokumentation im Logbuch gab es auch.

Generell galt bei uns nachts und bei Welle Westenpflicht. Nachtwache muss sich im Cockpit immer mit Lifebelt einpicken, aufs Vorschiff geht nachts keiner. Sonst immer „angeleint“ und nach Absprache mit der Person am Steuer!

Wetter:

Die Wettermodelle des DWDs (Deutschen Wetterdienstes), in Kombination mit dem französischen Pendant sind schon erstaunlich präzise und zusammen mit den GRIDs (kennt man vom der Windfinder- App) lässt sich Windstärke und Richtung recht präzise vorhersagen. Wichtig ist in erster Linie zu wissen, wo sich Hoch- und Tiefdruckgebiete befinden, wie lange sie schon existieren und welche Zurichtung sie haben. Die Windprognose daraus ist in der Regel für eine erste Planung schon ausreichend. Bei uns war es relativ einfach: ein Hochdruckgebiet über Europa (blieb für 2 Wochen nahezu unverändert) sorgte für Wind aus Nord uns Ost (also meist gegenan) oder für gar keinen Wind!