

Paul Bauer

Segeln auf Abwegen

Von der Ostsee bis Corona

In 8 Jahren vom Landlubber zum Langfahrtsegler



© 2022 Paul Bauer

1. Auflage 2022.

ISBN: 978-3-347-76849-9

Druck und Distribution im Auftrag des Autors:
tredition GmbH, An der Strusbek 10, 22926 Ahrensburg, Germany

Umschlaggestaltung und Online verfügbare Fotos:
Marion und Paul Bauer

Korrekturlesen: Marion Bauer

Internet: www.7jahre7meere.de
E-Mail: skipper@7jahre7meere.de

Alle Rechte vorbehalten!

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter: tredition GmbH, Abteilung "Impressumservice", An der Strusbek 10, 22926 Ahrensburg, Deutschland.

Für Marion, der wundervollsten Ehefrau und Skipperin der Welt

In Gedenken an Marions Eltern Gisela und Alfons, meine Eltern Rosa und Paul, Marions Tochter Sarah, meinen Bruder Hansi und an Verwandte und Freunde, die allesamt viel zu früh von uns gegangen sind.

Die ersten 50 Jahre	11
Vom Landlubber zum Chartersegler	16
Mai 2010, Slowenien/Kroatien	20
Mai 2011, Kroatien	26
September 2011, Kanaren	27
November 2012, Traumziel Seychellen.....	36
Neuer Starttermin für die Langfahrt.....	38
Vom Chartersegler zum Langfahrtsegler	39
Unser 1. Boot – B.OLD	41
Unser 2. Boot – Luna Mare.....	63
Luna Mare wird langfahrttauglich	79
Ciao, altes Leben	87
Arbeits-los, Wohnsitz-los, Leinen los.	91
Ostsee für den Anfang.....	95
Kleine Ostseerunde	95
Dänemark.....	100
Schweden.....	101
Lettland	105
Polen.....	107
Zurück nach Kiel	111
Ostsee adieu. Auf zum Biskaya-Absprungsort	117
Nord-Ostsee-Kanal.....	117
Amsterdam	120
Von Amsterdam nach Dunkerque.....	123
Cherbourg.....	126
Roscoff.....	131
Biskaya bis Lagos/Portugal.....	136
A Coruña.....	136
Jakobsweg	144
Von A Coruña bis Porto.....	148
Non-stop bis Lagos.....	156
Über Marokko zu den Kanaren	162
Mohammedia/Casablanca	164
Marrakesch.....	166
Abwechslungsreich nach Lanzarote	168

Kapverden, Senegal und Gambia.....	178
Adios Lanzarote	178
Kapverden – Afrika für Anfänger	181
Dakar/Senegal – Afrika für Fortgeschrittene.....	188
Vom Senegal nach The Gambia	195
Kapverden – Insel Santiago.....	204
Karibik	207
Antigua.....	219
Karibisches Inselhopping	220
Key West / Florida	230
Kuba.....	235
Karibische Odyssee.....	246
Panama	264
Vom Atlantik in den Pazifik.....	267
Vista Mar Marina, Las Perlas und Panama City.....	270
Hawai'i, das Coronavirus und wir	285
Aloha from Hawai'i.....	334
Quo vadis Luna Mare.....	339
Hawai'i – Sightseeing light	340
Alaska.....	343
Kodiak Island.....	358
Prince William Sound	364
Südostalaska	376
Kanada	380
Kanada, ein Albtraum.....	380
Herrliches Kanada	389
Campbell River – unser Winterquartier.....	392
Es geht weiter ... zurück.....	399
Vancouver	402
Zurück in den U.S.A. – als ungebetener Gast.....	406
Von der US-West- zur Ostküste.....	416
Goodbye North America	423
Atlantik von West nach Ost	426
Leinen los.....	426
Seekrankheit, der ständige Begleiter.	427

Technische Probleme, die ständigen Begleiter	427
Azoren, Madeira, Lanzarote	433
Epilog: Sendepause, oder Sendeschluss?	436
Danksagung.....	437
Anhang	438
Unsere bisher zurückgelegte Strecke	438
Was kostet die Welt – Unsere Ausgaben	439
Glossar	441

Vorwort:

Unser Motto lautet wie unsere Blog-Seite: „7 Jahre 7 Meere“. Es sind noch keine 7 Jahre, erst 4. Deshalb Teil 1 der Geschichte unserer Weltreise auf dem 38 Fuß Segelboot „Luna Mare“? Da ich auf Grund der aktuellen Situation nicht weiß, ob und wie es weiter gehen wird, das Fragezeichen dahinter. Wird es weitergehen mit der Reise, und wird es dann einen Teil 2 hierzu geben?

Corona ist eine Zäsur für uns alle, ob Landlubber, Freizeitsegler, oder Segler auf Langfahrt. Das Leben als Langfahrtsegler bleibt aber ungeachtet der Einschränkungen, die die aktuelle Situation uns allen bringt, ein ganz besonderer Lebensstil.

Der Wunsch, die Welt auf einem Segelboot zu bereisen kam bereits Mitte der siebziger Jahre auf, doch erst mehr als 30 Jahre später wurde aus dem Hirngespinnst ein konkreter Plan, der wiederum 8 Jahre später bereits in die Tat umgesetzt wurde.

Dieses Buch soll zu einem den Weg aufzeigen, der zu dem Tag führt, an dem es „Leinen los“ heißt, aber vor allem die Erlebnisse, die wir seit diesem Tag auf unseren rund 20.000 sm erlebt haben, beschreiben.

Wer weiß, vielleicht inspiriert es den einen oder anderen den Traum vom Segeln zu realisieren.

Anmerkung: Es sind mehr als 1.000 Bilder und 7 Kurzvideos mit dem Buch verlinkt. Diese können direkt mit dem beim Beschreibungstext hinterlegten Link aufgerufen werden, sofern das jeweilige Lesegerät dies unterstützt.

Beim gedruckten Buch oder wer die Bilder lieber separat anschauen will, kann diese mittels des abgedruckten QR-Codes aufrufen. Den dafür erforderliche QR-Code-Leser&/QR-Code-Scanner gibt es im jeweiligen App-Store.

Die ersten 50 Jahre

Die ersten 50 Jahre meines Lebens sind nicht vom Hochseesegeln geprägt. Geboren und aufgewachsen in Steinhöring, einer Gemeinde mit damals rund 2.000 Einwohnern östlich von München, weit entfernt von Nord-, Ostsee, oder Mittelmeer.

Im Alter von 12 Jahren verlasse ich zum ersten Mal so richtig meinen Heimatort. Für den täglichen 15 km Weg per Bahn zur Realschule. Und mit 16 geht es zur Industriekaufmann-Ausbildung „beim“ Siemens täglich nach München.

Ist Wilfried E. Schuld?

Während des Übergangs von der Schule ins Büroleben, ich bin so 16 bis 17 Jahre alt, beginne ich davon zu träumen, die Welt zu erobern. Am aufregendsten erscheint mir die Eroberung auf dem Seeweg.

Ich lese ein paar Bücher zu dem Thema. Eines, welches in stets guter Erinnerung bleibt ist das Buch „Mein Schicksal heißt »Kathena«“ von Wilfried Erdmann. Insbesondere die Lebensgeschichte von Wilfried Erdmann, der, zwar 19 Jahre älter als ich, bereits mit dem Fahrrad nach Indien unterwegs war. Klar, damals musste jeder nach Indien, aber mit dem Fahrrad, statt dem üblichen VW-Bus?

Ich dabei, mir über meine Zukunft Gedanken zu machen, über Ausbildung, Beruf, Geld verdienen, um dann eine Familie gründen zu können. Was man halt als „guter Junge“ so macht. Und Wilfried Erdmann kehrt aus Indien zurück, verdient sich hart die harte D-Mark und bricht zu einer Weltumsegelung auf. In einem kleinen Holzboot, ohne große technische Feinheiten, einfach so, los.

Ich hinterher? Nein, so mutig bin ich dann doch nicht. Dass ich später mal „Buchhalter“ werden sollte, kann man vermutlich daran erkennen, dass ich erst mal Wilfried Erdmann einen kurzen Brief schreibe, worin ich ihn bitte, mir doch zu erklären, wie man das einfach so macht, insbesondere in Blickrichtung finanzielle Zukunft.

Leider keine Antwort. Insofern ist Wilfried Erdmann sicherlich daran schuld, dass ich die nächsten 30 Jahre das mache, was ein

„guter Junge“ halt macht. Aber sicherlich auch, dass mich der Gedanke weiterhin begleitet, bis ich ihn dann tatsächlich in die Tat umsetzen kann.

Wie berichtet Wilfried Erdmann von einem Herrn Henze in „Mein Schicksal heißt »Kathena«“: „... dass sehr viele, so wie er (Herr Henze), seit Jahrzehnten den Traum von einer Weltumsegelung träumten und seit Jahren ein Schiffchen dafür hätten und sie alle trotzdem nicht zur Abfahrt kämen“.

Mein Leben fernab der Träume verläuft den normalen Weg. Nach Abschluss der Ausbildung ein Jahr arbeiten. Dann Wehrdienst. Es werden 18 Monate mit dürftigem Wehrsold angeboten, alternativ kann man sich für 2 Jahre bei deutlich höherer Entlohnung verpflichten. Da hat man dann auch die Möglichkeit, sich bei der Teilstreitkraft seiner Wahl zu bewerben.

Segelkurs bei der Marine

Nachdem ich nun schon seit längerer Zeit Seefahrerblut in meinen Adern verspüre, ist es nur konsequent, die Bundeswehrzeit bei der Marine abzuleisten. Vor allem, nachdem ich lese, dass man dort schwimmen, tauchen und Fallschirm springen kann, bin ich begeistert. Stellt sich aber schnell heraus, dass ich für diese Richtung, genannt Kampfschwimmer, eher ungeeignet bin.

Also lasse ich mich als Funker „engagieren“. So richtig was ist es mit der Seefahrt aber nicht. Abgesehen von so genannten „Butterdampfern“, mit denen man zwischen den Grenzen von Deutschland und Dänemark zollfrei einkaufen kann (neben der namensgebenden Butter, vor allem Zigaretten und Alkohol), bin ich zu keiner Zeit auf See unterwegs. Zu dem mir zugedachten Törntermin bin ich nämlich bereits als „Wirt“ in die Unteroffiziersmesse gewechselt.

Aber es gibt das Angebot, einen Segelkurs zu absolvieren. In den Wintermonaten 1979/80 die Theorie mit Prüfung und im Frühjahr dann die Praxis. Aber schon beim zweiten Theorieabend löst sich mein seglerischer Ehrgeiz in Luft auf. Ich habe einfach keine Ahnung, von was die da sprechen. Wanten, Schothorn, Dirk, Unterliekstrecker und Baumniederholer, fieren und dichtholen, kreuzen und abfallen,

alles Fremdwörter für mich, die in meinem bayrischen Wortschatz bis dahin nicht aufgetaucht sind.

Meine Arbeitskollegen in München meinen noch, als ich Ende 1978 von meinen Marineplänen berichte „Ja klar, ab zur Bodenseemarine, hahhahhah“. Finde ich erst nicht so witzig. Aber wie das so ist, die letzten 6 Monate Dienstzeit verbringe ich dann tatsächlich in einer von allen drei Teilstreitkräften besetzten Einheit am Bodensee. Von wegen „hahhahhah“.

Zurück im zivilen Alltag

Mit 21 kehre ich vom Wehrdienst in das zivile Leben zurück. Zurück zu Siemens und in München im Büro als Industriekaufmann tagein, tagaus und über Jahre hinweg meinen Lebensunterhalt verdient. Später Umzug nach Berlin. Mit 27 werde ich zum ersten Mal Vater. Zufällig mit dem Mauerfall Ende 1989 Umzug nach Hessen, wo ich zum zweiten Mal Vater werde.

So führe ich ein mehr oder weniger normales Leben als „Landlubber“ mit Familie, geregelter Arbeit, Häuschen mit Garten, Auto vor der Tür. Das geht so bis kurz vor meinem 49. Geburtstag im Jahre 2008.

Wobei, es gibt schon ein paar seglerische Aktivitäten. Während der Berliner Zeit lädt mich ein Kollege zu einem Törn auf dem Wannsee ein. Es ist in der Tat das erste Mal, dass ich ein richtiges Segelboot betrete. Abgesehen davon nett, aber wenig spektakulär und die Weite der Ozeane lässt sich nicht wirklich erahnen.

Eine Incentivereise meines Arbeitgebers führt mich zwei Jahre später nach Barbados. Mein erster Aufenthalt in der Karibik, die den Traum vieler Segler darstellt und auf dem Weg vieler Weltumsegler liegt.

Das Resort bietet eine Vielzahl an Beschäftigungsmöglichkeiten, auch den Verleih von Jollen. Bis zu diesem Zeitpunkt noch nie selbst gesegelt leihe ich mir tapfer eine aus. Die Frage, ob ich Ahnung davon hätte, beantworte ich, passend zum „Opti“, optimistisch mit „Ja“. Schließlich will ich selbst herausfinden, wie das funktioniert.

Geht aber nicht lange gut. In der irrigen Annahme, bei

Druckaufbau im Segel muss man dasselbe halt nur kräftig halten, kentere ich das erste (und toitoitoi bisher einzige) Mal. Der Jolle fehlt das aufrichtende Moment und Schwert oben treibt das gute Teil nun dahin. Schwimmend schiebe ich die Jolle verkehrt herum Richtung Strand, von wo mir auch kurz darauf Hilfe entgegenkommt.

Ist also noch nichts mit dem Start in eine Seglerkarriere und es dauert vier Jahre, bis ich das nächste Mal eine Jolle entere.

Starnberger See, das Tor zur weiten Welt?

Mittlerweile 2004, also rund 30 Jahre nach der Lektüre von Weltumsegelungsberichten, ein neuer, immer noch zaghafter Versuch, mich mit dem Thema Segeln vertraut zu machen. Zu der Zeit bin ich beruflich in München und sehe die Möglichkeit, dies mittels dem SBF-Binnen am Starnberger See zu erreichen.

Viel Theorie. Da mir die Materie weiterhin fremd ist, führt nur Auswendiglernen zum Prüfungserfolg. Praxis am Starnberger See in der Regel am Wochenende, teils mit Segellehrer, teils als Gruppe lernwilliger auf uns selbst gestellt.

Überwiegend schwachwindig können wir uns in aller Ruhe mit der Jolle und deren Handhabung vertraut machen. Ohne dabei zu kentern, geht es nach einigen Wochen in die Prüfung, um am Ende den Segelschein in der Tasche zu haben.

Im Rückblick kann ich sagen, dass der SBF-Binnen insofern positiv ist, als er einem tatsächlich das Segeln näherbringt. Mangels Motors werden alle Manöver unter Segel ausgeführt. Und wie ich ja vor Barbados bereits feststellen konnte, hat der Wind starken Einfluss auf das Geschehen, nicht vergleichbar mit dem auf unserer 13 t Luna Mare.

Nichts geht aber über ein Anlegemanöver am Steg unter Segel. Auch die „Boje über Bord“ Manöver sind immer spannend.

Das ist es dann für meine ersten 50 Jahre. Immerhin sind nunmehr schon ein paar rudimentäre seglerische Grundlagen vorhanden, die ich über die nächsten Jahre bei insgesamt drei Tagesausflügen auf Eder- und Chiemsee noch etwas verfestigen kann. Aber in Summe sind es grob gerechnet keine 100 Stunden Segelpraxis, mindestens

Segeln auf Abwegen: Von der Ostsee bis Corona

die Hälfte davon bei Flaute.

Und die großen weiten Ozeane sind zu diesem Zeitpunkt gedanklich genau so weit weg wie geographisch.

Bilder zu „Die ersten 50 Jahre“.



Vom Landlubber zum Chartersegler

Aber das wird sich jetzt Schlag auf Schlag ändern. Anfang 2006 lerne ich Marion kennen. In Hessen, genauer in Münster (Hessen). Als berufstätige Mutter hat sie sich bis dato mit allem möglichen beschäftigt, nur nicht mit Segeln.

2008 Hochzeit und anschließend Hochzeitsreise nach Griechenland. Kleines Ferienhaus auf dem Peloponnes. Herrliches Wetter für Ausflüge über die Insel. Ja, es zieht uns, eher unbewusst vermutlich, ans Wasser. Die Landschaft ist wundervoll, der Kanal von Korinth atemberaubend.

Die Geburtsstunde von „7 Jahre 7 Meere“

Obwohl schon seit 2 Jahren zusammen, kommen wir zum ersten Mal auf unserer Hochzeitsreise auf das Thema Segeln zu sprechen. Wir fahren die Küste entlang und, malerisch wundervoll, ein Segelboot unter vollem Segel vor dieser unterwegs.

Dabei erzähle ich, dass ich bereits als Jugendlicher von einer Weltumsegelung träumte und Erdmann und Co. zu meinen Helden zählen. Und was meint die zukünftige Skipperin dazu? Kein, ach nö, das kann ich mir nicht vorstellen. Ist das nicht gefährlich? So weit draußen, ohne Hilfe? Das schaukelt doch alles schrecklich, da werde ich bestimmt Seekrank (wird sie später auch).

Nein. Sie meint vielmehr, dass dies eine prima Idee wäre. Sie würde gerne mal herausfinden, ob sie damit klarkommt, aber für unseren gemeinsamen Lebensabend wäre das ein faszinierender Gedanke. Der soll zwar später mal länger als 7 Jahre sein, aber uns gefällt das Motto „7 Jahre 7 Meere“, so dass es zu unserem wird.

Und so chartern wir wie schon angedeutet auf Eder- und Chiemsee eine kleine Yacht. Immerhin 25 Fuß lang. Meine rudimentären Kenntnisse aus dem SBF-Binnen-Kurs reichen gerade so aus, um uns auf den See hinaus und wieder zurückzuführen. Überwiegend herrscht allerdings Flaute, so dass wir mehr dümpeln als segeln.

Aber etwas Segeln ist dabei und der Skipperin gefällt es. Also tatsächlich etwas für den Lebensabend?

Damit ist jedenfalls das Startzeichen gesetzt und ich fange mit der Planung an. Einigermmaßen komfortabel soll es laufen, wenn wir 2022 mit unserer Langfahrt starten würden. Ich wäre dann 63 und könnte die Rente beantragen bis dann die Skipperin ein paar Jahre später Anspruch auf ihre hat. Das muss dann als monatliches Einkommen für unser Leben auf den Weltmeeren reichen.

Wie man sieht, hat sich der Starttermin dann ja noch geändert. Dazu später mehr.

Segeln lernen – Jetzt aber richtig?

Es gibt zahlreiche Segelscheine, von denen man nur einen wirklich benötigt, um innerhalb des Geltungsbereiches der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung ein Boot „mit einer Leistung an der Schraube von mehr als 5 PS“ zu betreiben. Wird später zu 15 PS. Außerhalb der Geltung dieser (schönes Wort) Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung wird kein Führerschein benötigt.

Unser Ziel ist, dass wir beide den gleichen Kenntnisstand, was das Segeln betrifft, haben wollen. Ich war im Rahmen des SBF-Binnen bereits auf einer Jolle unter Segel unterwegs, Marion bis dato nur die paar Male mit mir. Der SBF-See hat aber einen Haken: es wird nicht gesegelt. Nur Motorbootfahren ist angesagt.

Also üben wir uns zunächst im Motorbootfahren. Anlegemanöver, Boje über Bord Manöver und halbwegs Kurs halten, das ist es weitestgehend. Und die ersten seemännischen Knoten sind zu üben und im Rahmen der Prüfung zu präsentieren.

Dazu Theorie, gefühlt eine ganze Menge. Vermutlich mein Buchhaltergen sorgt dafür, dass ich alle Musterantworten auswendig lerne, was wie bei den Gedichten, die es während der Schulzeit auswendig zu lernen galt, mühevoll ist, aber im Gegensatz zu den Gedichten letztendlich funktioniert.

Marion sieht das pragmatischer, Kernaussagen lernen und dann dementsprechend die Fragen beantworten. Hierzu sind Freitextantworten erforderlich, also kein Multiple-Choice.

Beide Varianten erweisen sich als erfolgreich und so haben wir als Start in unsere Langfahrtsegler-Karriere den ersten Schein in der

Tasche.

Ok, jetzt aber mit Segeln.

Ganz ohne Segelpraxis eine Yacht chartern erscheint uns dann doch zu gewagt. Es gibt da noch den Sportküstenschifferschein (SKS), Sportseeschifferschein (SSS) und Sporthochseeschifferschein (SHS). Bis wir die alle haben, sind wir längst in Rente.

Also beschränken wir uns auf den SKS. Meine Planung, diesen ein Jahr nach dem SBF-See zu machen wird von der Skipperin abgelehnt. Jetzt haben wir gerade etliche Theorie zum Segeln gelernt, bis zum nächsten Jahr wird das alles vergessen sein. Tja, da hat sie wohl recht.

Nachdem wir den SBF-See im Juni 2009 abgelegt, geht es bereits im September auf die Insel Rügen. Dort kann man innerhalb von zwei Wochen den SKS erwerben. Eine Woche Theorie mit anschließender Prüfung, danach eine Woche Praxis an deren Ende die Praxisprüfung und, bei deren Bestehen, der SKS-Segelschein steht.

Die erste Woche mit trockener Theorie zieht sich etwas zäh dahin, aber die bestandene Prüfung sorgt für gute Stimmung. Plus die Vorfreude, das erste Mal so richtig auf einem Segelboot in der Ostsee unterwegs zu sein.

Laut Angebot der Segelschule soll die Praxis im Rahmen einer Runde um die Insel Rügen stattfinden. Wir haben diesbezüglich Glück mit unserem Ausbilder. Denn er ist der Einzige, der tatsächlich zur Runde startet, die anderen, die wohl vor Ort wohnen, bleiben „wegen ungünstiger seglerischer Verhältnisse“ im Bereich des Heimathafens und verabschieden sich jeden Abend von der Ausbildungscrew.

So kommen wir in den Genuss eines wunderbaren Ausbildungstörns, inklusive einer Nachtfahrt. Schon faszinierend, dass man sich anhand der unterschiedlich blinkenden Lichter und Tonnen da draußen im Dunkeln orientieren und im Zusammenspiel mit der Seekarte sicher sein Ziel erreichen kann.

Die Woche geht schnell vorbei und endet mit der bestandenen Praxisprüfung. Jetzt steht unserer Langfahrt doch nichts mehr im Weg?

Praxis, Praxis und nochmal Praxis.

So ein Segelschein ist eine feine Sache, aber kann man damit wirklich die weite Welt erobern? Man sollte auf alle Fälle vor dem Start der großen Reise reichlich Praxis sammeln, aber wie? Trotz der ausgezeichneten SKS-Praxisausbildung, die wir erfahren durften, stellt sich die Frage, reicht das aus für das Charten einer Yacht durch uns zwei.

Vielen empfehlen bzw. machen ein Skipper-Training, oder segeln bei erfahrenen Skippern mit. Was sich beim SKS-Törn schon zeigt, mit einem erfahrenen Skipper kann man einiges lernen. Nachteil m.E. ist aber, dass der Lernprozess langwierig ist, da man ja mit mehreren zusammen einzelne Manöver nur relativ selten selbstständig durchführen kann.

Ein weiterer Nachteil: man kann keine Fehler machen. Damit meine ich keine katastrophalen Fehler. Man sollte schon sicher sein, dass man in der Lage ist, einen Kurs zu fahren, der einen nicht auf einem Fels zerschellen lässt. Wetterbeobachtung, damit man nicht von einem Sturm überrascht wird. Vorsichtiger Umgang mit dem Equipment an Bord, damit man sich keine Verletzungen durch einen überkommenden Baum, durchrauschende Taue, oder an der Winsch eingeklemmte Finger einhandelt.

Nach Studium von Berichten anderer Segler kommen wir zu dem Entschluss, es auf eigene Faust zu versuchen. Es wird auch später keiner dabei sein, der uns bei jedem Manöver dieses nochmal erklärt. Dabei ist aber auch klar, und das sehe ich eher als einen Vorteil, dass man sich um alles selbst kümmern muss.

Welches Revier ist für uns Anfänger geeignet. Was muss man dort beachten. Welche Routen, Marinas, oder Ankerplätze kommen in Frage. Wie müssen wir uns verhalten, damit keine Unfälle passieren, bzw. was machen wir, falls doch mal was gravierendes schief geht.

Mai 2010, Slowenien/Kroatien

Von Deutschland aus noch gut per Auto erreichbar und für Anfänger ein machbares Revier, die Adria. Wir besorgen uns Seekarten und stellen fest, die sind ganz schön teuer. Das witzige dabei, da liegen etliche Bögen bei mit Aktualisierungen. Und alle paar Wochen kann man sich aus dem Internet neue Aktualisierungen herunterladen.

Dort sind kleine Seezeichen etc. auszuschneiden und an einer bestimmten Stelle der Karte einzukleben. Da ist man dann einige Stunden beschäftigt. Erst viel später lernen wir, dass diese aktuellen Kartenaktualisierungen für die meisten Gegenden gar nicht üblich sind und das Seekarten schon mal einen Stand von vor 10 und (bei z.B. Atlantik-Übersichtskarten) mehr Jahren haben können.

Egal, Schere und Kleber und los geht die Aktualisierung. Und dann die erste Törn Planung. Wie viele Seemeilen schaffen wir so am Tag? Da wir uns Ankern noch nicht zutrauen suchen wir nach auf dem Weg befindlichen Marinas. Die gibt es glücklicherweise reichlich. Und so plane ich Etappe für Etappe für unseren 2 Wochen-Törn.

Nach meinen Berechnungen schaffen wir es von Piran/Slowenien bis Dubrovnik/Kroatien und zurück. Uns stehen 10 Tage zum Segeln zur Verfügung für hin und zurück, insgesamt 700 sm. Keine Ahnung, was mich auf die Idee bringt, dass 70 sm am Tag machbar seien. Sind sie jedenfalls nicht für uns, so reicht es dann „nur“ bis Split und zurück.

Das sind dann „nur“ noch 400 sm, was sich allerdings trotzdem als ziemlich ambitioniert herausstellt. Wir wollen aber Erfahrung sammeln und weniger die eigentlich großartige Gegend erkunden. Schade zwar, aber wenn man nur seinen Urlaub zur Verfügung und keine Möglichkeit am Wochenende zu segeln hat, muss man da durch.

15. Mai 2010

Die Übernahme der SY Mala, eine Bavaria 31, ist für Samstag, den 15. Mai vereinbart. Es liegen 1.000 km vor uns. Also zeitiges Aufbrechen angesagt, denn der Zeitplan ist eng getaktet, eine Ankunft nach 17 Uhr würde die Übernahme der Yacht erst am Folgetag ermöglichen.