

Überstellungstörn November 2003

Am 2. November stieg ich mit mulmigem Gefühl ins Flugzeug. Mir war völlig klar, dass uns das Mittelmeer nach diesem besonders langen und extrem heißen Sommer eine Hexenküche vorbereitet. Auch Weltumsegler warnen in unzähligen Büchern vor dem Mittelmeer im Winter. Viele schreiben davon, dass sie dort ihr erstes „Mayday“ gefunkt haben.

In Oranje, einer malerischen Marina nahe Marmaris (Türkei) waren die Sorgen rasch weggeblasen. Dort begrüßte uns Sommerwetter der schönsten Ausprägung. Lange Hose und dicker Pullover waren schnell gegen T-Shirt und Shorts ausgetauscht. Lediglich unser Skipper passte irgendwie nicht zu dem schönen Wetter. Der alte Seebär, den nichts erschüttert, sah jetzt ganz grau und eingefallen aus. Dabei hatte er mit seiner Yacht „Inshallah“ gerade bei der größten Langstreckenregatta Europas den 2. Platz in der Gruppe und den 4. Platz der Gesamtwertung gewonnen.

Da saßen wir also um den riesigen Pokal und er erzählte uns mit leiser Stimme von der Regatta. 76 Yachten waren angetreten. Fast zwei Wochen hatten sie gegen schwere See und 8-9 Beaufort Wind aufgekreuzt: Tag und Nacht, weit über 1000 nautische Meilen. Auch das Schiff hatte einiges abbekommen: Die See hatte die Dichtungen aus den Luken gerissen und sogar durch die Lüftungen brach Wasser ein. Kühlschranks und diverse Steuerelektronik waren abgesoffen, die Crew war tagelang bis zu den Knöcheln in Seewasser gestanden.

Aber jetzt schien die Sonne, und das Meer hatte knapp 30 Grad Celsius. Am Montag blieben wir in Oranje und halfen bei den letzten Reparaturen am Schiff. Nun hatten wir auch Gelegenheit, das Begleitschiff der Regatta anzusehen: Die Khersones, einer der größten Windjammer der Welt. Unbehelligt konnten wir auf dem riesigen Dreimaster herumspazieren und den rund 70 russischen Kadetten bei der Arbeit zusehen. Ein tolles Erlebnis!

Überstellungstörn November 2003

Am Dienstag, den 4. November stachen wir früh in See. Vor uns lagen etwas weniger als 1000 Seemeilen. Unser Plan war, den langen Weg der Regatta über den Kanal von Korinth abzukürzen. Mit guter Laune segelten wir bei herrlichem Sonnenschein gegen Westen. Nach rund 100 Seemeilen ankerten wir in der Nacht in einer kleinen Bucht an der Nordseite von Astypalea. Es war mein zweiter Besuch auf der schönen Insel, die wegen ihrer Form auch Schmetterlingsinsel genannt wird. Die See war ruhig und die Stimmung wie im Sommer. In der Früh ging's weiter. Nächstes Etappenziel: Das Atoll von Thira (Santorin).

Bereits jetzt waren die Anzeichen einer nahenden Warmfront zu erkennen. NAVTEX und andere Wetterberichte gaben jedoch noch keinen Anlass zur Sorge. Die See wurde etwas rau, und wir schlüpfen ins Ölzeug. Als das NAVTEX „Gale Warning“ für die Kykladen verkündete, war keine Zeit mehr, die Seestiefel anzuziehen. Wir konnten jedoch rechtzeitig reffen, bevor der Wind plötzlich auf 8 Beaufort zulegte. Die halbe Crew hing in den Lifebelts und fütterte die Fische. Ich hatte den Wetterberichten nicht getraut und rechtzeitig Tabletten genommen.

Die Front war schneller da als erwartet, der Wind hatte auf Nord gedreht. Nur mit Mühe passierten wir das Nordkap von Thira. Erleichtert liefen wir bei hoher See vor dem Wind in das von Bergen umgebene Atoll.

Im kleinen Hafen Thira erwartete uns die große Enttäuschung: Kein Schutz vor dem tobenden Nordwind! Wir konnten jedoch eine „Parklücke“ im Lee eines großen Frachter finden. Bei hoher See sprang ich auf eine der großen Ankertonnen und machte das Schiff fest. Das Dingi (Beiboot) tanzte wie eine Feder auf den Wellen, als ich anschließend damit an Land ruderte, um die Heckleine auszubringen. Immer wieder brüllte der Kapitän des Frachters etwas in unsere Richtung. Endlich verstanden wir ihn: „go away from my ship!“ rief er gegen den Sturm. Er hatte Angst, dass seine Taue brechen.

Überstellungstörn November 2003

Wieder und wieder studierten wir die Hafenhandbücher. Weit und breit kein schützender Hafen, nur nach Norden und Westen offene Molen! Schweren Herzens verließen wir den geschützten Platz, um eine Mole an der Südseite des Atolls anzusehen. Dort war's noch schlimmer: Legerwall! Die Windgeschwindigkeit hatte inzwischen 40 Knoten längst überschritten. Die schwere See lief ungehindert in das nach Norden offene Atoll ein. Wir saßen in der Falle.

Es war längst tiefe Nacht als wir versuchen, an einer der großen Ankertonnen weitab vom Ufer festzumachen. Kein leichtes Unterfangen bei inzwischen 10 Beaufort und meterhohen Wellen. Immer wieder und wieder steuern wir die wild tanzende Boje an. Irgendwann gelingt es doch, einen Tampen einzufädeln. Zuvor war das Schiff mehrmals gegen die Eisentonne gekracht und hatte einigen Schaden genommen. In stundenlanger Arbeit können wir ein zweites Tau befestigen – zum Glück, denn das erste war bald durchgescheuert. Während der Wind orgelt und das Schiff wie verrückt auf den Wellen herumspringt, fallen wir bald erschöpft in tiefen Schlaf – so wie wir sind, völlig durchnässt und in voller Montour. Im Stundentakt wechselt die Ankerwache. Sie kann nichts tun, als auf das Geräusch eines reißenen Taus zu warten.

Bei Tageslicht schaut alles besser aus. Der Sturm hat etwas nachgelassen. Gegen Mittag versuchen wir zur Insel Ios auszubrechen. Doch die See ist zu hoch, Thira lässt uns nicht los. Am Nachmittag können wir kurz an der Mole festmachen. Während wir schnell etwas essen, erzählt uns ein Fischer von einer schützenden Bucht hinter der kleinen Lavainsel in der Mitte des versunkenen Vulkans. Als wir von der Mole losmachen, ist wieder ein Tau fast durchgescheuert. Die Fender drohen zu platzen. Nichts wie weg!

Der ruhige Liegeplatz zwischen den Fischerbooten steht in keinem Hafenhandbuch. In der kleinen Bucht ist die See wie ein Spiegel. Sogar der Wind ist kaum mehr zu spüren. Wir haben's geschafft!

Überstellungstörn November 2003

Gegen Ende des nächsten Tages nützen wir ein kleines Fenster im Wettergeschehen, um Richtung Norden zu flüchten. Stundenlang fahren wir gegen die schwere See an. Es ist, also ob uns Thira festhalten will. Entsprechend groß ist die Erleichterung, als wir endlich im Hafen von Ios festmachen.

Bis Dienstag den 11. November, also gut 4 Tage saßen wir auf Ios fest. Der Hafenkaptän verlautete täglich nur „gale warning“ bei 8-9 Beaufort Wind. Mit einigen anderen Yachten warteten wir auf besseres Wetter und verträdelten den Tag. Auch der Fährverkehr war längst eingestellt.

In der Saison ist Ios eine Hochburg des Tourismus für junge Leute. Bereits vor Jahren habe ich bei einem Törn den Hafen als riesige Diskothek kennengelernt. Im ohrenbetäubenden Lärm haben wir damals fluchtartig die Insel verlassen.

Im November sieht's naturgemäß anders aus. Beim Hafen öffnet nur ein einziges Lokal am frühen Nachmittag. Am Abend gibt's dann noch 1-2 Restaurants. Zu einer Rundfahrt ins Landesinnere haben wir uns ein paar kleine Vespas ausgeliehen. Wir sind damit nicht allzu weit gekommen, der Wind war einfach zu stark.

Der Hafenkaptän von Ios war nicht bereit, die Formalitäten der Einklarierung zu übernehmen. Daher mussten wir am Dienstag rund 60 Seemeilen Umweg nach Milos in Kauf nehmen. Der dortige Zöllner hatte für seine Kollegen von Ios nur ein „Malakka“ übrig, was soviel wie Wichser bedeutet.

Nur eine Stunde hielten wir uns in Milos auf. Jetzt wollten wir nichts als weiter Richtung Nordwesten, die verlorene Zeit aufholen. Noch immer war der Himmel grau und die See schwer. Und noch immer blies uns der Wind auf die Nase. Als Wachführer erntete ich den Unwillen „meines“ Rudergängers, als ich in der Nacht die Genua über die Spiblöcke auffieren ließ. Der Wind hatte endlich gedreht!

Überstellungstörn November 2003

Nach knapp zwei Tagen auf See legten wir am Eingang zum Kanal von Korinth an. Niemand aus der Crew war je mit einer Yacht durch diese enge Schlucht gefahren, deren Bau bereits von den alten Griechen unter Xerxes begonnen wurde. Das Erlebnis der Durchfahrt lässt sich hier nur schwer beschreiben.

Die 100 Seemeilen durch den schmalen Golf von Korinth legten wir ohne besondere Ereignisse zurück. Vor der Engstelle bei Patras hatte der Wind auf Ost gedreht und ein wenig aufgefrischt. Als ich um 22:00 Uhr die Wachführung übergab, lag vor uns hell beleuchtet die gigantische halbfertige Hängebrücke über die Meerenge von Patras.

Ich war kaum eingeschlafen, als ich in meiner Kojen unsanft von einer Seite auf die andere geworfen wurde. Von Deck hörte ich Arbeitslärm. Ich hatte alle Mühe das Ölzeug anzuziehen, während die Yacht wie von Riesenhand herumgewirbelt wurde.

Der Windmesser zeigte bereits 41 Knoten, als ich an Deck kam. Gottseidank hatte die Deckswache rechtzeitig die Segel einholen können. Wir liefen nun unter Motor vor dem Wind, während sich eine zunehmend bösertige See aufbaute.

Um Punkt 00:00 Uhr übernahm ich das Ruder. Der Windmesser pendelte nun zwischen 43 und 46 Knoten. Klaus, unser Skipper, klemmte sich hinter den Navitisch um Radar, GPS und Seekarten im Auge zu behalten. Der Rest der Crew lag in voller Montur im Salon, um jederzeit bereit zu sein. Nur Heinrich aus Wels blieb an meiner Seite und sorgte für die Kommunikation mit dem Skipper. Es war sein erster Segeltörn. Seine Augen gaben mir eine Ahnung davon, wie groß die Brecher waren, die hinter uns heranrollten. Ich selbst hatte genug damit zu tun, ein Querschlagen der Yacht zu verhindern.

Um 4 Uhr weckte ich die restliche Crew und übergab das Ruder. Der Spuk war vorbei. In nur 4 Stunden hatten wir knapp 50 Meilen

Überstellungstörn November 2003

über Grund zurückgelegt, das entspricht 12 Knoten! Ich erinnere mich nicht mehr daran, wie ich den Weg in meine Kojen gefunden hab.

Als ich wieder aufwachte, steuerten wir gerade den Kanal von Lefkas an. Erst diese, bereits 400 vor Christus angelegte Durchfahrt macht Lefkas zu einer Insel. Das Einlaufen in die Marina erschien wie die große Erlösung: Endlich eine warme Dusche!

Lefkas war ein besonderes Erlebnis. Die kleine Stadt ist auch außerhalb der Tourismussaison voller Leben. Leider hat das Erdbeben vom letzten August schwere Spuren hinterlassen. Die Gebäude scheinen kaum Schaden genommen zu haben, aber Straßen und Kaianlagen sind schwer beschädigt.

Als wir Lefkas am nächsten Tag Richtung Norden verlassen wollen, sitzen wir in der halb versandeten Ausfahrt auf. Wir bekommen das Schiff jedoch gleich wieder flott. Die Überfahrt nach Korfu verlief ohne Ereignisse. Lediglich die spannende Nachtansteuerung zur Marina Govia blieb mir als Rudergänger in Erinnerung.

Am nächsten Morgen begrüßt uns endlich wieder die Sonne. Zum Ausklarieren machen wir einen kleinen Umweg nach Korfu Stadt. Während Klaus die Zollformalitäten erledigt, packen wir zum letzten Mal unsere T-Shirts aus.

Doch bald wird das Wetter schon wieder unfreundlicher. Die rund 140 Seemeilen bis Dubrovnik können wir großteils vor dem Wind zurücklegen, allerdings in einer lästigen, ungemütlichen Dünung.

In der Abenddämmerung des nächsten Tages laufen wir in Gruz, dem Handelshafen von Dubrovnik ein. Nach gut 30 Stunden „Durchschütteln“ haben wir alle die Nase gründlich voll. Der alte Poseidon wollte uns einfach nicht in Ruhe lassen. Beim Abendessen

Überstellungstörn November 2003

in der Altstadt fallen uns vor Müdigkeit beinahe die Augen zu.

Als wir am nächsten Morgen Dubrovnik verlassen haben wir endlich wieder herrliches Wetter und – Nordwind. Zuerst kreuzen wir ein wenig unterhalb von Mljet auf. Wir gewinnen jedoch kaum an Höhe. Also wieder Motor starten und gegen die Wellen andämpfen.

Im Pelješacjki Kanal (zwischen Korčula und Halbinsel Pelješac) piff uns eisiger Starkwind auf die Nase. Kaum sind wieder draußen auf offener See, stampfte die Yacht schwer. Es wurde noch eine lange Nacht, bis wir uns endlich in die völlig unbeleuchtete – weil geschlossene – Marina Palmizana (gegenüber von Hvar) hineintasten konnten. Obwohl wir alle die Marina von früheren Törns gut kennen, war die nächtliche Ansteuerung im Regendunst zwischen den Felsen keine leichte Aufgabe.

Es war ein regnerischer 19. November, als wir zum letzten Schlag nach Murter aufbrechen. Kaum hatten wir die schützende Bucht verlassen, müssen wir uns schon wieder mit rauher See anfreunden. Der eisige Wind steht uns natürlich wie immer genau auf die Nase. Die arme Maschine muss ihr bestes geben, denn jetzt wollen wir alle nur noch eines: nach Hause.

Wie immer lassen wir auch am letzten Tag die Schleppangel nachlaufen. Wenige Stunden vor unserem Ziel läuft Ratsche los: Biss! Mit Freude holen wir unseren ersten Fisch, einen Bonito (kleine Tunfischart) mit rund 1,5 kg ins Boot. Wenige Minuten später: Schon wieder ein Biss! So haben wir zum Schluss noch drei Bonitos gefangen, aus denen uns abends das „Käptens Dinner“ bereitet wird.