

Die Segelreise der Voyager

Kai Reinhard



Vorwort

Die Voyager ist ein Segelkatamaran, eine Lagoon 46, und wurde im Dezember 2021 fertiggestellt und in Les Sables d'Olonne (Frankreich) zu Wasser gelassen. Die Voyager sollte als Charterschiff nach Mallorca überführt werden. Dazu hat sich eine kleine Crew gefunden mit Anthony als Skipper und Thomas, Klaas und mir als Crew.

Freunde und Bekannte von mir haben im Vorfeld gewünscht, Bilder und Status-Updates zu bekommen. Hieraus entstand die spontane Idee, einen kleinen Blog mit Bildern und Erlebnissen zu schreiben, an denen Family und Friends teilhaben und mitfiebern konnten.

Alle Blogeinträge finden sich hier nun in diesem Dokument zusammengefasst. Die Videos sind mit Links auch in Form von QR-Codes hinterlegt, die einfach abgescannt werden können.

Viel Spaß beim Nachlesen über Höhen und Tiefen, Auf- und Ab im wahrsten Sinne des Wortes sowie lustiges und nachdenkliches auf der kleinen Reise über ca. 1.600 Seemeilen in 14 Tagen.

Viel Spaß!

Kassel, 31.01.2022

Kai Reinhard



©2022, Kai Reinhard
<https://voyager.angu.li>

Die Reisevorbereitungen laufen auf Hochtouren

Haben wir auch alles zusammen?

Hier ein Auszug, an was wir bisher so alles gedacht haben. Das meiste ist bereits auf dem Boot.

Sicherheit

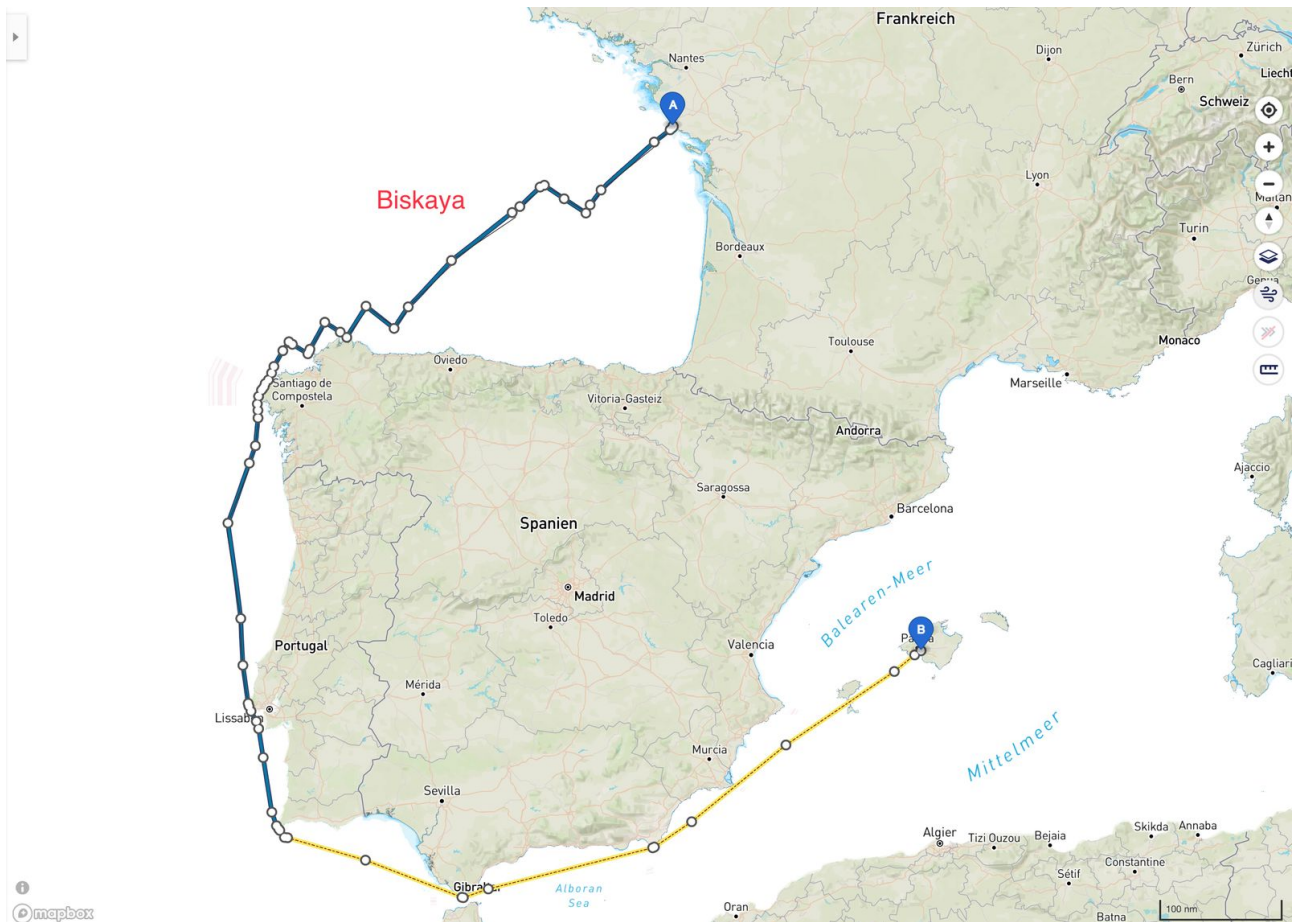
- Rettungswesten
- Mensch-über-Bord-Notsender (2 für die Rettungswesten)
- Sogleine und Lifebelts
- Seenotrettungsmittel (Raketen, Rauchsignale, Fackeln)
- Handfunkgeräte (eins mit AIS und DSC-Funktion)
- Feuerlöscher, Branddecken
- CO₂/CO-Warner (wegen Petroleumofen), Brandmelder für die Kabinen
- Verbandskasten und Defi (braucht es nicht, wenn's da ist ;-)
- Rettungsinsel ist bereits an Bord.
- Werkzeug / Elektrokrams
- Akku-Flex (als Wantenschneider), um im Notfall die Stage zu zerschneiden und den Mast dem Meer zu übergeben...
- Kletterzeug zum sicheren Erklimmen des Masts inkl. Absturzsicherungen
- Leak-Hero

Komfort

- Der Kat ist für warme Gefilde ausgelegt, Heizung? Fehlanzeige. Also haben wir einen tragbaren Petroleumofen (inkl. 40l Petroleum) sowie Heizlüfter an Bord. Die Heizlüfter funktionieren aber nur mit Landstrom.
- Router für Internet (Satelliteninternet ist noch zu teuer)
- Musik mit Airplay

Die Route und der grobe Zeitplan

Die Fahrt wird ca. 10 Tage dauern, je nach Wetterfenster. Wir werden voraussichtlich einen Zwischenstopp nach ca. 50 Motorstunden machen, um die planmäßige Motorwartung (Maintenance) durchzuführen.



Die von savvy navy geplante Route, wenn wir jetzt (07.01.22 22:45 UTC) losfahren würden.

Die Route, die die Navigationssoftware savvy navy bei aktueller Wind- und Wetterlage ausgibt, reicht bis zur Algarve. Den letzten Teil (in gelb) kann die Software noch nicht berechnen, da die Wetterdaten nicht soweit in die Zukunft brauchbar vorliegen. Mal sehen, wie das Wetter dann bei Abfahrt sein wird. Wenn wir jetzt losfahren würden, müssten wir in der Biskaya gegenan kreuzen (gegen den Wind), bei stürmischen Winden bis über 30 Knoten (55 km/h). Es würde ungemütlich.

Den One-Way-Transporter holen wir am Montag, 10.01.22 hier in Kassel ab und beladen ihn. Montag Abend fahren wir (Klaas und ich) dann nach Frankreich zum Hafen Les Sables-d'Olonne.

Ab Dienstag, 11.01.22 9:00 wird das Schiff übergeben/abgenommen und wir verbringen unsere erste Nacht auf der Voyager. Die Abnahme/Übergabe ist mit ca. 2-4 Tagen

angesetzt (je nachdem, welche Mängel so auftreten und wann das Wetter sogenannte sea-trials zulässt).

Als Abfahrtstermin ist aktuell **Freitag, der 14.01.22** geplant.

Mal schauen, was der Wettergott so für uns vorsieht...

Kassel - Les sables d'Olonne

Nachdem Europcar unseren im Dezember reservierten Transporter zunächst nicht hatte und uns bei Abholung absagen wollte, hat Europcar dann doch einen Transporter in Eile aus Gießen (140km entfernt) organisiert. Mit einigen Stunden Verspätung haben wir dann gepackt.

Der Klassiker

Meine Frau: *Das passt nie und nimmer, hab ich doch gleich gesagt.*

Ich: *Das passt locker, wir können noch Tramper mitnehmen ;-)*

Fazit: Die Wahrheit lag dazwischen "gequetscht". Einige Kartons mussten eben ausgepackt werden und Gegenstände einzeln in jede Lücke gequetscht werden.

Jeder Zentimeter auch unter den Sitzen wurde genutzt. Nun passt wirklich nicht mal mehr ein Stoffbeutel rein. Aber alles verstaut, inkl. kompletter Kiteausrüstung.



Die Rücksitzlehnen konnten zum Glück umgelegt werden.



Sind ja nur noch 1.170km. Schade, dass wir in Paris nachts vorbeikommen und wenig Zeit haben. Um 9:00 müssen wir spätestens da sein.

Die Anfahrt: viel Luft nach oben

Ein Trauma des letzten Jahrtausend wurde wach

Alles verstaubt, die Fahrt perfekt. Wenn wir durchfahren, haben wir noch ca. 5 Stunden Puffer bis zur Übergabe.

Nach Paris, das erste mal tanken, so gegen 1:30 Uhr. Mein Beifahrer schlug eine Tanke vor, die das Navi anzeigte. Es ging durch verdächtig kleine Straßen über 10km von der Autobahn ab.

OK, noch 20km Restreichweite, alles entspannt.

Als junger Mensch fuhr ich doch auch mal im alten Diesel-Wohnmobil nachts durch Frankreich, damals noch fernab der Autobahn, um Geld zu sparen. Keine Tankstelle funktionierte, überall gab es Automatentankstellen, die Kundenkarten verlangten. Mit meinen EC-Schecks und Bargeld konnte ich wenig ausrichten. Also, mit dem letzten Tropfen zur Tanke fahren und warten, bis sie wieder öffnete. Bloß nicht leer fahren. Damals hatte ich Zeit, heute weniger.



OK. Hier geht es also von Paris in Richtung Bordeaux zur Tankstelle...

An der Tankstelle angekommen: Ferme/geschlossen (die Bedeutung kennt mein Beifahrer nun auch ;-). Die Tankstelle schien in einem kleinen Dorf aus dem letzten Jahrtausend gewesen zu sein.

Nun gut, die nächste 24/7-Tankstelle ist ja genauso weit entfernt wie unsere Restanzeige: 10km. Auch noch so einigermaßen entspannt.

Aber die Überraschung bei Ankunft: die Tankstelle ist eine für LKW-Fahrer mit spezieller Unternehmenskarte! Oups, die Geschichte wiederholt sich. Diese Tankstelle wird aber für uns auch nicht morgen früh öffnen.



6,6km zur nächsten Tanke, die dann aber bestimmt geöffnet hat, oder? 0km Reichweite.

Reichweite null-komma-null km. OK, bei einem fremden Auto zu ungewiss.

Trockenfahren wäre nun ganz doof. Ein tankender LKW-Fahrer wollte uns auch nicht nur mal kurz seinen Rüssel in unseren Tank halten, hatte Angst vor Jobverlust, wenn Fremde auf Firmenkosten tanken und wir erwischt würden, außerdem waren Kameras da.

In meinen Brocken Französisch habe ich ihm unser Dilemma klar machen können. Er hat sich erbarmt: Bouteille? Ja, wir haben eine Bouteille (Flasche). Da könnte er uns etwas abfüllen. Also haben wir schnell zwei unsere Wasserflaschen ge-ext. Flux die Deckel abgeschnitten und Diesel eingefüllt.

Dann ab damit in unseren Tank.

Der LKW-Fahrer und wir haben uns gefreut und noch etwas gespaßt. "Good job, man."



*So muss das: irgendwo kommt immer eine
Lösung her. Alle happy.*

Merci beaucoup et bon **voyage!**"

Nun mit 3 Litern Diesel war die Weiterfahrt zur nächsten Tanke entspannt und die akzeptierte auch meine Kreditkarte.

Unser Zeitpuffer schwand nun etwas, aber kurz nach Weiterfahrt, wollte das Schicksal uns nochmals etwas entschleunigen. Vor der Brücke, durch die wir durchfahren wollten, musste nun wohl ausgerechnet jetzt um 2:30 eine Baustelle eingerichtet werden (ein Bagger wurde entladen). Nun gut, 20 Minuten in der Pampas, lustiger Zufall, mehr aber auch nicht, glaubt aber eh keiner.



Nachts um 2:30 irgendwo in der Pampas, ein guter Zeitpunkt, eine Baustelle einzurüsten ;-)

Die weitere Fahrt ohne besondere Vorkommnisse. Wir konnten sogar noch 2 Stunden am Zielort (Hafen) etwas dösen, bevor es dann wirklich ernst wurde.



Oben links hätte noch ein kleiner Stoffbeutel reingepasst. Die Klebebänder sollten verhindern, dass irgendetwas bei geöffneter Kofferraumklappe rausfällt. Eine sehr schlaue Idee meiner Frau.

Alles drin.



Suchbild: Wer findet den Dieselfilter, der uns in der Nacht gerettet hat? 1.4? Ja, ist Gefahrgut, explosiv. Unser Seenotrettungsmittel (Leuchtraketen, Handfackeln und Rauchsignale).

Ein Kiteboard ist praktisch (oben rechts im Bild hinter den vorderen Kopfstützen): es dient mir häufig als Gepäckschutz, damit bei scharfer Bremsung nichts von hinten angerauscht kommt.

Endlich die ersten Tests...

Hier steht er, der Katamaran, ein schwimmendes Ferienhaus.



Einladend und zugleich beeindruckend.

Nachdem wir eine kurze Übernahme und Check aller Gegenstände an Bord mit kurzer Einweisung gemacht haben, konnten wir endlich alles an Bord bringen. Dazu haben wir das Bötchen kurz umgeparkt.



Das war alles im T5? (Ein Teil ist bereits schon im Schiffsbauch.)

Nun, endlich, der erste Ausritt bzw. Sea-trial...



Raus aus dem Hafen, in den Atlantik...

Der Mast scheint zu halten ;-)

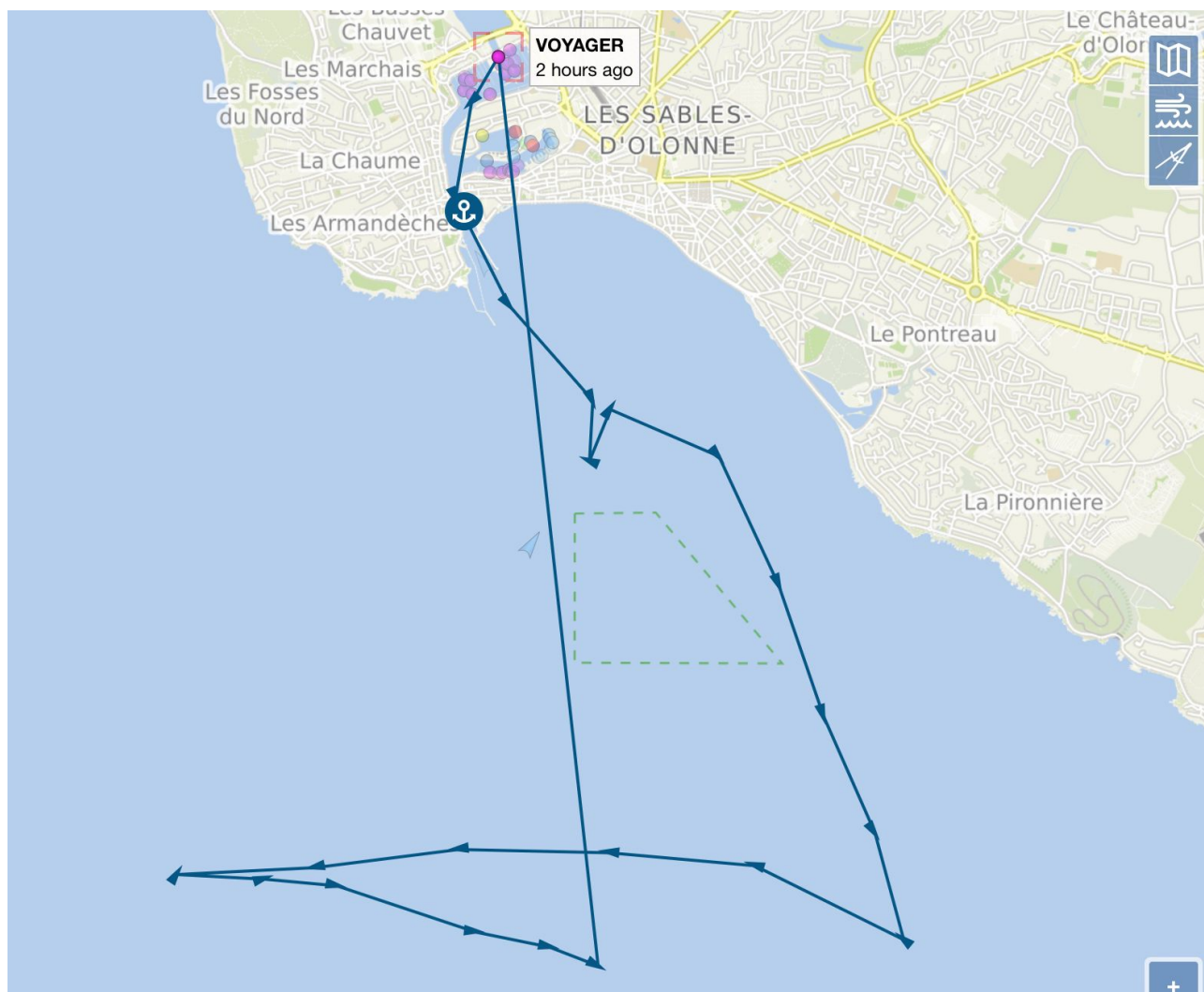
Hier lässt es sich ganz gut aushalten. Vielleicht hätten wir uns Sonnenmilch gönnen sollen. Wer denkt aber im Winter bei 6° daran?



Kalt, aber: besser geht kaum.

So sah dann das Ergebnis auf dem AIS aus.

1. Unter Motoren rausfahren.
2. Schiff in den Wind fahren und in Windrichtung bei leichter Fahrt halten.
3. Segel hissen.
4. Motoren aus.
5. Rumfahren.



Irgendwie hat das AIS einen Teil nicht vernünftig aufgezeichnet.

Donnerstag, 13.01.2022

Tag 0: von sieben früh bis drei nachts

Heute war nochmals ein sehr langer Tag mit vielen Aktionen.

Reparaturen

Die Lagoon-Techniker haben nochmals Vollgas gegeben, alles ins Lot zu bringen: von Navigationsleuchten über Holzarbeiten bis hin zur Eingangstür: alles musste noch gefixt werden, bevor es auf "große Fahrt" geht.

Der Schiffsname und Heimathafen



Schiffsname und Heimathafen selbstgemacht. Sieht aus wie eine spacige Typo.

Die Charterfirma wird einen professionellen Aufkleber für die Voyager auf Mallorca anbringen. Der Schiffsname und Heimathafen muss aber achtern (hinten) schon jetzt angebracht sein. Der Marineladen wollte 2,50€ pro Buchstabe. Das können wir doch besser mit ein bisschen Isolierband...

Klaas, der Held, bringt noch eben einen Radarreflektor in schwindelerregender Höhe an



Ein Radarreflektor ist eine Sicherheitsausstattung, damit andere Schiffe uns auf dem Radar besser sehen können.

Und zwar in ca. 20m Höhe. Während ich noch mit ohnmachtsicherem Kletterzeug und Absturzsicherung rumhantiere, war er schneller. Ich habe ihn im Bootsmannstuhl hochgezogen und sanft wieder runtergelassen.

Hafenmanöver

Wir haben noch etwas Zeit genutzt, um Hafenmanöver zu trainieren: An- und Ablegen aus verschiedenen Wind- und Strömungsrichtungen, drehen auf der Stelle, seitlich vertreiben lassen etc. Cool, was mit zwei Motoren so gemacht werden kann. Z. B. kann die rechte Maschine im Vorwärtsgang laufen, während die linke im Rückwärtsgang läuft. Es erfolgt dann eine Linksdrehung und je nach Geschwindigkeiten dann auf der Stelle oder mit gleichzeitiger Vorwärts- oder Rückwärtsbewegung. Das Ruder bleibt dabei fest in Neutralstellung.

Anspruchsvoll finden wir, dass vom Steuerstand die Anlegestelle nicht zu sehen ist. Die Abstände müssen von der Crew demnach ständig angesagt werden.

Zudem müssen die Leinen auch mal ein paar Meter zielsicher über einen Poller an Land geworfen werden, während man selber in ca. 1m Höhe an Bord steht. Das muss geübt werden. Trifft man nicht, kann es unschön werden.

Lebensmittel und Hausstand mit Polizeibegleitung:

bon voyage!

Lebensmittel für ca. eine Woche haben wir im Supermarkt gekauft, doch die Zeit wurde mal wieder sehr knapp. Klaas und ich haben mit einem großen Einkaufswagen den riesigen Supermarkt Gang für Gang abgekurvt und haben expressmäßig reingeworfen, was so passen könnte. Es wird viel Pasta geben.

Eigentlich sollte die Voyager mit Geschirr, Besteck, Töpfen etc. komplett von der Charterfirma ausgerüstet sein. Doch das soll aus Versandkosten Gründen erst auf Mallorca gemacht werden. Da eh alles von IKEA kommt, sollen wir es einfach kaufen.

OK, IKEA in Nantes (ca. 70km entfernt) macht um 20:00 zu und wir müssen unseren letzten Crewmember eh in Nantes um 22:30 vom Flughafen abholen.

Das Navi zeigt an, dass wir 19:40 bei IKEA ankommen. Genug Zeit, einen ganzen Hausstand zusammenzukaufen, oder?

Hinter der Mautstelle wurden wir um 19:00 von der Polizei rausgewunken:

Woher kommen Sie, wo wollen Sie hin und was machen Sie überhaupt in Frankreich?

OK, wir kommen aus Les Sables und wollen morgen ein Boot nach Mallorca überführen, jetzt müssen wir noch zu IKEA, um Ausstattung zu kaufen und einen Crewmember vom Flughafen abholen und wir haben es etwas eilig, weil IKEA gleich schließt und wir sonst gekniffen seien.

Mmmh, OK, Sie wollen ein Boot von Les Sables nach Mallorca überführen und nun zu IKEA. Klingt interessant. Kommen Sie nach IKEA also wieder zurück? Wieviel Bargeld haben Sie dabei?

Na, so ein paar hundert Euro.

Mehr als 10.000€?

Nö, leider nicht.

Alkohol?

Nö, nischt. Beim Reinleuchten in unseren Bus nach Verdächtigem:

OK, etwas Heineken ;-) Bon voyage!

Ich glaube nicht, dass die nette Polizistin uns wirklich geglaubt hat. Meiner Meinung kannst du dich beim Wahrheit-erzählen, auch wenn sie absurd klingt, nicht so leicht verhaspeln.

Gut, dass das nicht auf der Hinfahrt passiert ist und wir alles hätten ausräumen müssen.

Um 20:02 haben wir IKEA verlassen. In der Eile haben wir dann anstelle einer gewöhnlichen Schere eine Geflügelschere gekauft. Die werden wir definitiv nicht brauchen ;-)

Anschließend haben wir Thomas vom Flughafen abgeholt. Unser Skipper Anthony ist zwischenzeitlich bereits an Bord angekommen und hat sich auf der Voyager eigenständig "eingecheckt". Er schläft schon, als wir auch ankommen.

Gute Nacht



Gute Nacht wünscht Seebär Klaas

Nun schreibe ich noch schnell diesen Blog und dann gehts früh ins Bett (2:45), denn morgen um 7:00 geht der Wecker für den großen Tag.

Die Voyager Crew ist nun komplett. Wir stellen uns in den nächsten Tagen vor.

Freitag, 14.01.2022

Tag 1, wir sind auf dem Weg

Herr Niemand war's, los geht's



Der Adenauer hängt noch schlapp und das Dinghy leider auch.

Wir haben den Hafen verlassen und kreuzen nun die Biskaya. Mal schauen, wie lange wir noch online sind.

Der Adenauer (Fahne) hängt noch etwas schlapp, wir fahren also unter Motor und Segeln.

Das Dinghy (Beiboot) ist einseitig auch schlapp. Herr Niemand, der Dösel, hat es mit Schmackes runterfallen lassen. Es ist schön verbeult und eingerissen. Wir haben Herrn Niemand übrigens nicht gefunden: bei der Spedition sei alles noch i. O. gewesen, sagt die Spedition. Vor Montage sei es schon kaputt gewesen, sagen die Techniker. Zwischendrin trieb Herr Niemand wohl sein Unwesen.

Auf Mallorca wird ein Versuch gestartet, es noch irgendwie zu reparieren, wäre ja schade, es einfach nur auszutauschen. Wir brauchen es für die Überfahrt eh nicht.

Unsere Crew, blue sky



Die Crew: Anthony, unser Skipper, Thomas, Klaas und ich als Schatten meiner selbst.

Wir haben uns gegenseitig etwas kennengelernt und mit allen Sicherheitsvorkehrungen an Bord vertraut gemacht inkl. Kurzbriefing.

Bei schönstem Wetter haben wir heute morgen den Hafen verlassen, nachdem ich den Mietwagen noch zurückgebracht habe und schon etwas Freude mit einem netten Taxifahrer hatte. So kann der Tag beginnen: Blue sky, gute Laune, nette Menschen. Mit der French-Press-Kaffeekanne de luxe von IKEA gab es auch bereits Lecker-Morgen-Kaffee. Thomas hat sich als Coffee-Master direkt qualifiziert.

Das Deck ist hingegen noch gefroren. Die nächste Nacht wird kuschelig kalt, denn in den Kabinen haben wir keine Heizung. Für den Salon habe ich einen Petroleum-Ofen besorgt, an dem wir uns dann zumindest etwas erwärmen können.

Bis in Bälde...

Wir melden uns wieder, wenn wir Mobilfunk haben. Dann hoffentlich mit schönen Nachtfotos. (Bei dem Wort fällt mir eine Geschichte meiner Kindheit ein: Im Gemeindeblättchen wurde zu einer Nacktwanderung am kommenden Samstag eingeladen. In der Folgeausgabe wurde der Fehler vermeintlich korrigiert: Wir entschuldigen den Tippfehler in der letzten Ausgabe: Wir haben natürlich zu einer Nacktwanderung eingeladen, nicht Nachtwanderung. Wenn Ihr mich fragt, war da ein Schelm am Setzkasten.)

Ich freue mich schon riesig auf den Sonnenuntergang, den schwarzen Sternenhimmel und den Sonnenaufgang.

Freitag, 14.01.2022

Tag 1, Teil 2: Detox-Kur, ein lauer Wintersonnentag

Den letzten Blog hatte ich noch geschrieben bevor das Internet dann für 2 Tage weg war. Als das Netz weg war, wollte ich meine liebe Frau noch in Ruhe anrufen und mich abmelden. Hallo? Netz weg, da kannst du auch nicht mehr telefonieren. Eigentlich klar. Weniger schade, dass auch mein Spanisch-Kurs nicht mehr funktioniert.

Also: Internet-Detox-Kur, zumindest für zwei Tage ist angesagt. Keine Nachrichten, alles weit weg. Geht eigentlich ganz einfach. Das fällt mir interessanterweise am Wochenende im Urlaub am leichtesten, wahrscheinlich, weil dann zu Hause und in der Firma auch nicht so viel los ist.

Wir haben in der Crew ein paar Geschichten ausgetauscht. Ich habe einige Lieblingsgeschichten, die ich total gern erzähle, die meine Liebsten bestimmt schon nicht mehr hören können, aber immer noch geduldig ertragen. Hier konnte ich ein paar voller Genuss wieder zum besten geben. Ich kann sie selber übrigens gar nicht oft genug hören (erzählen).



Auf den Trampolinen zwischen beiden Bugen liegend kann man in aller Ruhe die tummelnden Delphine beobachten und genießen.

Am ersten Tag: Delphine, die sich zwischen beiden Bugen tummeln und surfen. Ein erwartbares, aber dennoch unglaubliches Erlebnis, welches ein bis zwei Minuten dauerte. Nun wollte ich das einerseits mit Fotos dokumentieren, aber andererseits es doch viel lieber live erleben (nicht nur durch das Display der Kamera). In der Aufregung habe ich dann Videos genau verkehrt herum gemacht, also: Videoaufnahme gestartet und sofort wieder gestoppt, dann auf die Delphine gehalten, Video gestartet und die Kamera runtergenommen. Das ganze ein paar Mal. Später habe ich das Malheur gesehen: Wie Sie sehen, sehen Sie nix, außer Boden und meine Beine. OK, Delphine werde ich hoffentlich später irgendwann nochmals beobachten können und das sollte schneller und noch intensiver werden, als ich mir gewünscht habe.

Über hundert Kilometer weit weg von Land, hat sich eine Möwe im Wasser neben uns niedergelassen. Was sie hier wohl sucht? Vielleicht ein blinder Passagier auf einem Fischereiboot oder so. Immer, wenn sie schon fast außer Sichtweite war, ist sie wieder und wieder hinter uns her geflogen, um uns zu taxieren und sich dann doch nur im Wasser niederzulassen. Das Ganze hat sich ein paar Mal wiederholt. Dabei fliegen Möwen offensichtlich sehr tief über das Wasser um wahrscheinlich den Bodeneffekt (in der Fliegerei heißt es ground effect) zu nutzen, d. h. direkt über der Oberfläche entsteht eine Art Luftkissen, was das Schweben einfacher macht. (Verfalle ich hier wieder ins Mansplaining? Wohl ja: Typen, wie ich, neigen wohl dazu, immer und stets die Welt erklären zu wollen, selbst dann, wenn's keiner wissen will.)



Die Brücke kommt dann erstmal ohne mich aus. Das Wasser ist spiegelglatt. Ein lauer Wintersonnentag.



Lecker Pasta draußen in der Wintersonne. Die Stimmung ist perfekt. vlnr: Anthony, Thomas mit Sohn Klaas.

Wir genießen Klaas' Nudeln, jeder ist mal irgendwie dran mit allem: Essen kochen, spülen, fahren, schlafen ;-)

Irgendwie war ich ziemlich ausgelaugt von den Strapazen und den vielen neuen Eindrücken der letzten Tage. Die Crew hat es mir wohl angesehen. Während ich ein genüssliches Nickerchen draußen eingemummelt in warmen Segelklamotten in der Sonne abhielt, haben sie einen Schichtplan ausgetüftelt. Da die Biskaya so gar nicht ihrem Schlechtwetterruf gerecht wurde, reichte jeweils einer pro Schicht. Eine Dreistunden-Schicht hat sich wohl bewährt. Sie haben mich bei der Schichtplanung ausgelassen, damit sich der Schichtplan täglich verschiebt. Also: drei Stunden Schicht, 6 Stunden Pause.



Apropos schlafen, sieht nicht mehr ganz so aus wie in den Prospekten, ist aber viel gemütlicher. Es ist noch nicht alles weggestaut, deshalb musste eine Betthälfte bei mir weichen.

Ich habe geschlafen wie wahrscheinlich als Kind im Kinderwagen, sanft gewogen durch die Wellen der gutmütigen und uns wohlgesonnenen Biskaya. Es sieht zwar in meiner Kabine gar nicht so aus, wie in den Hochglanzprospekten, war aber mega-kuschelig. Biberbettwäsche habe ich als Kind schon im Winter geliebt.

Sehr rücksichtsvoll von der Crew übrigens, dass sie die ganze Nacht unter Maschine des Steuerbordrumpfes (rechts) fuhren. Aus Effizienzgründen fahren wir immer nur auf einer der beiden Maschinen. Da meine Kabine achtern (hinten) direkt an den

Maschinenraum angrenzend liegt, kann es sehr laut sein, wenn dieser Motor auf Backbordseite (links) läuft.

Für die Landratten: Steuerbord ist rechts und hat die Farbe grün. Backbord links und hat die Farbe rot. So merke ich mir das übrigens:

SteuereRechts, Backpfeife/Backofen rot.

Der Atlantik ist hier ca. 14° warm. Von daher ist es auch in den Kabinen gar nicht mehr so kalt wie in Les Sables (Pantoffeln sind hier ein guter Tipp).



Weil es die Crew gut haben soll, habe ich die Bordkasse geplündert und Klaas mal ein paar wunderschöne Schluffen (Pantoffeln) spendiert.

Klaas und Anthony sind zu Beginn, als wir noch nördlicher waren, gern mit einer Wärmflasche ins Bett.

Samstag, 15.01.2022

Tag 2: Delphine

Es gibt immer etwas zu tun. Eigentlich wollten wir die Reparaturen im nächsten Hafen machen, doch nicht im Winter mitten in der Biskaya. Well..



Anthony hat ein Bändsel, welches störte, etwas beige bunden. Und das Ganze mitten in der Biskaya bei sonniger Flaute.

Bei herrlichem Sonnenschein und ruhiger Fahrt durchs Wasser kommen uns Delphine besuchen. Sie kündigen sich durch „Luftsprünge“ an, begleiten das Boot, werden mehr und finden schließlich ihren Spaß in unserer Bugwelle. Es sind jetzt vier, die zusammen durch das Wasser gleiten, scheinbar ohne jegliche Schwimmbewegungen. Dieser

Moment ist unfassbar. Delphine sind so unglaublich faszinierende Tiere, ihnen könnte ich auf dem Trampolin mit dem Gesicht nach unten liegend stundenlang zuschauen. Das Spektakel dauert ca. 20 Minuten. Doch seht selbst:



QR-Code scannen: <https://youtu.be/hBEVE3bIE7A>

Schlussendlich bin ich mega dankbar, dass ich diese Reise machen kann. Nachts unter dem Sternenhimmel oder allein auf der Steuerbrücke wird es mir doch immer wieder bewusst.

Die Nacht ist übrigens gar nicht so schwarz, wie ich erwartete. Wir haben Vollmond: So ist zwar die Milchstraße nicht zu sehen, aber die sich im Mondlicht spiegelnden Wellen ergeben auch eine sehr schöne Kulisse.



Der Mond spiegelt sich im Wasser. Allerdings ist es tatsächlich etwas dunkler als hier im Bild.



Backbord links (rot), Steuerbord rechts (grün). (Merkhilfe: SteueRechts / rote Backpfeife/-ofen)

Nachts haben wir Rotlicht und die Instrumente auf Rot umgeschaltet. Das blendet die Augen nicht so sehr und beeinträchtigt das Sehvermögen in der Nacht nicht.



Auch am Kartentisch haben wir Rotlicht, damit die Augen an das dunkle Licht gewöhnt bleiben.



Sonntag, 16.01.2022

Tag 3: Duschen und Tanker

Die Biskaya haben wir mittlerweile gequert. Das war sie also, die für Winterstürme berühmt berüchtigte und gefürchtete Biskaya im Winter: Lauer Winter, blauer Himmel, Sonnenschein, sanfte Dünung, ein Tierspektakel jagt das nächste.



Ganz früher war auch nur Sonntags Badetag. Ein herrlicher Ausblick. Wenn wir mit dem kostbaren Gut Wasser nicht so haushalten müssten, könnte ich hier bestimmt eine Stunde duschen..

Zur Feier des Tages und weil Sonntag ist, habe ich mal eine Dusche genommen. Herrlich, Dusche mit Meerblick. Wenn das Wasser nicht so kostbar wäre...

Heute Nacht habe ich dann zum ersten Mal alleine auf der „Kommandobrücke“ einen weit über 100m langen Tanke auf Kollisionskurs gehabt. Was macht der Kollo da? Er scheint eher zu treiben als zu fahren, ändert seine Fahrtrichtung. Über Funk hat er uns freundlicherweise unaufgefordert informiert:

"Voyager, Voyager, Voyager, this is..."

Unser AIS funktioniert also (-> Glossar), denn er hat unseren Namen auf seinem System. Er sei etwas vom Kurs abgedriftet und nehme gleich wieder seine Fahrt auf. Das war aufregend. Ich habe mich an meine Ausbildung von damals erinnert: einfach auf das Hinterteil des Tankers zuhalten und hinter ihm passieren (keinesfalls vor dem Tanker).



Nachts allein auf der Brücke: der erste Tanker verursacht wohl noch etwas Adrenalin.

Ein Tanker kann nicht wirklich ausweichen und das willst du auch nicht: wenn er es doch tun sollte, so bekommst du leicht seine Breitseite ab...

Eine ganz neue Erfahrung auf der Voyager war auch für mich, nachts die Segel zu setzen: Bisher sind wir die ganze Strecke unter Motor gefahren, haben aber häufiger die Segel dazu genommen. Jetzt war etwas mehr Wind, so dass ich den Motor mal abschalten konnte. Ich habe es ganz allmählich gemacht, damit meine Kollegen unter Deck nicht in Sorge waren und auf den Alarmruf „Orcas“ warteten. Zu Orcas morgen mehr. Außerdem konnten sie dann ohne Motor noch viel besser schlafen. Aber falsch gedacht: Am nächsten Morgen berichteten mir alle, dass sie wach wurden, als ich den Motor abschaltete und auf der Lauer waren, was denn nun passiere ;-)

Wir haben unsere Pläne geändert, eigentlich wollten wir Dienstag Abend in Cascais (bei Lissabon) sein, um die vorgeschriebene 50h-Motorenwartung zu machen. Das Wetterfenster in der Straße von Gibraltar schließt sich jedoch, so dass wir uns entschieden, direkt bis nach Gibraltar durchzufahren. Wenn wir länger bräuchten, käme ein so heftiger Wind mit Welle von vorn, dass es eine Durchfahrt extrem erschweren würde.

Unsere Vorräte (Wasser, Trinkwasser, Pasta, Treibstoff und gute Laune) reicht noch, so dass wir wohl Freitag in Gibraltar ankommen werden.

Tag 4: Wale und Orcas

Orca-Attacken

Ich bin auf der Brücke und sinniere, plötzlich ein Blasgeräusch ca. 200m vor mir auf 11 Uhr. Ein Wal! Ich kann ihn leider nicht erkennen, sehe nur die Wasserfontäne. Orcas sind sehr schwarz mit weißen Flecken. Da es etwas südlich von hier seit 2-3 Jahren gehäuft Orca-Attacken auf Segelboote in unsere Größenklasse gibt, teils mehrfach in der Woche, hole ich mal den Skipper. Wir haben dann die Prozeduren für dieses Schiff nochmals genau durchgesprochen: Autopilot aus, denn die Orcas mögen besonders gern die Schiffsruder angreifen und demolieren. Logisch: Hände und Arme weg vom Ruder, Motoren aus, Segel bergen (runterholen), alles aus, tot stellen. Dann verlieren sie möglichst schnell die Lust. Es ist wohl immer noch nicht geklärt, was eigentlich die Ursache für die Angriffe sind. Die Theorie reicht von sich rächenden Orcas, weil vielleicht mal ein Segelschiff einen Orca verletzt hat bis hin zu Jungbullen, die einfach nach dem Essen nur spielen wollen. Die Wissenschaft tendiert wohl eher zu letzterem. Es war also Fehlalarm. Keine Orcas, wäre auch etwas zu weit nördlich, wir kommen erst noch in das Gefahrengebiet in den nächsten Tagen. Doch wie sagt Anthony:

„They're animals, they don't care about f...cking rules!“

Wie wahr.

Wale: Vater-und-Sohn-Ausflug



Ein sehr großer Wal. Ein Geschenk, meint Anthony. Hier seien extrem selten Wale dieser Größe anzutreffen.

Abends bei nahezu spiegelglatter See wieder Blasgeräusche, ca. 50m querab. Ein sehr großer Wal, allerdings ein friedlicher. Anthony quittiert, dass wir hier unglaubliches Glück haben, solch große Wale sind ein sehr seltenes Phänomen. Thomas hat erstmal das Geschirr zu Ende abgetrocknet, während Klaas, Anthony und ich völlig aus dem Häuschen waren.

Er habe schließlich schon genügend Wale z. B. in San Fransisco auf Dienstreise gesehen. Ich mag die nordische Gelassenheit.

Es gesellte sich noch ein zweiter etwas kleinerer Wal dazu: Vater-Sohn-Ausflug?

Knoblauch fördert Treue auf langer Reise

Anthony fragt mich, was denn das sei, was ich täglich abends in einem Schnappsgläschen trinke. Ich kläre ihn auf: selbst angesetzter Zitronensaft mit Knoblauch, das hat mir meine Frau mitgegeben, wir machen einmal im Jahr eine solche Trinkkur zur Gesundheit. Er hat nur gelacht:

"Do you believe it? Deine Frau ist eine sehr schlaue Frau: du gehst auf Seereise und sie gibt dir Knoblauch zu trinken, angeblich für eine bessere Gesundheit!? Do you really believe? Sie gibt dir das eher, damit die fremden Frauen die Finger von dir lassen..."

Er hat insofern Recht: Sie ist sehr schlau.



Zu Beginn meiner Abendschicht, bereits schon warm eingepackt.

Dann begleiten uns immer wieder Delphine, teilweise in größeren Verbänden, auch bei meiner Nachtwache.

Dienstag, 18.01.2022

Tag 5: Planänderung - möglichst schnell non-stop nach Gibraltar

Direkt nach Gibraltar, kein Stopp in Cascais bei Lissabon

Um 2:45 klingelt mein Wecker bereits an der portugiesischen Weste, nördlich von Coimbra. Thomas hat gerade Schicht und alleine die Segel gehisst (gesetzt). Nun machen wir endlich wieder ordentlich Fahrt durchs Wasser (7-8 Knoten), allerdings mit Motorunterstützung, da wir nun doch direkt nach Gibraltar durchfahren möchten, um noch ein passendes Windfenster für die Durchfahrt nutzen zu können. Sollten wir es nicht rechtzeitig schaffen, könnten wir vor der Straße von Gibraltar einige Tage festsitzen, weil dann der Wind zu stark von vorn blasen würde). In der Straße von Gibraltar entsteht durch den sogenannten Düseneffekt oft recht starker Wind mit hohen Wellen. Nicht nur alle Schiffe müssen sich da durch zwängen, auch der Wind. Entweder rauschst du mit Rückenwind und Karacho durch oder kämpfst gegenan. Aktuell haben wir östliche Gegenwinde.

Heizjacke und Akkuflex

Kurz vor Schichtende gegen 2:30 ist es mir im Wind doch zu frisch. So habe ich noch meine Metabo-Heizjacke geholt und untergezogen. Irgendwie fühlt sich das wie Schummeln an, aber es hilft. Die Akkus meiner Akkuwerkzeuge passen auch in die Jacke, wie praktisch. Ein wichtiges Werkzeug für den Notfall, der nie eintreten wird: die Akkuflex, um bei Mastbruch oder ähnlichem den Mast ins Meer zu verabschieden, indem alle Wanten (Drahtabspannseile am Mast) schnell durchtrennt werden.

Pimp my Internet und Videokonferenz - wir hissen den Router



In Küstennähe bei Aveiro hatten wir Internet für eine Videokonferenz.

Heute um 13:00 hatten Klaas und ich eine Videokonferenz bei POLYAS, wo wir zusammen arbeiten. Ich hatte einen Redebeitrag und die Mobilfunkverbindung musste passen. Deshalb hatten wir bereits gestern Abend den Kurs so angepasst, dass wir näher zur portugiesischen Küste bei Aveiro kamen, ein kleiner Umweg, aber „wat mutt, dat mutt“. Die Küste von Portugal ist außerhalb von Hafenstädten nicht wirklich gut mit Mobilfunk ausgeleuchtet.

Thomas hatte daher die Idee, meinen Internetrouter, der zum Glück auch auf Akkubetrieb funktioniert, kurzerhand zu hissen. Gesagt - getan. Der Datendurchsatz verdreifachte sich, so dass die Videokonferenz unter Segeln perfekt gepasst hat. Wir hatten den schönsten Videohintergrund, keine Frage.



*Suchbild: Thomas hat meinen Router in einem
Netzsäckchen an der Flaggenleine bis unter die erste Saling
(Querstange am Mast) gehisst. Faktor Drei hat's an
Datenrate gebracht.*

Top Gun

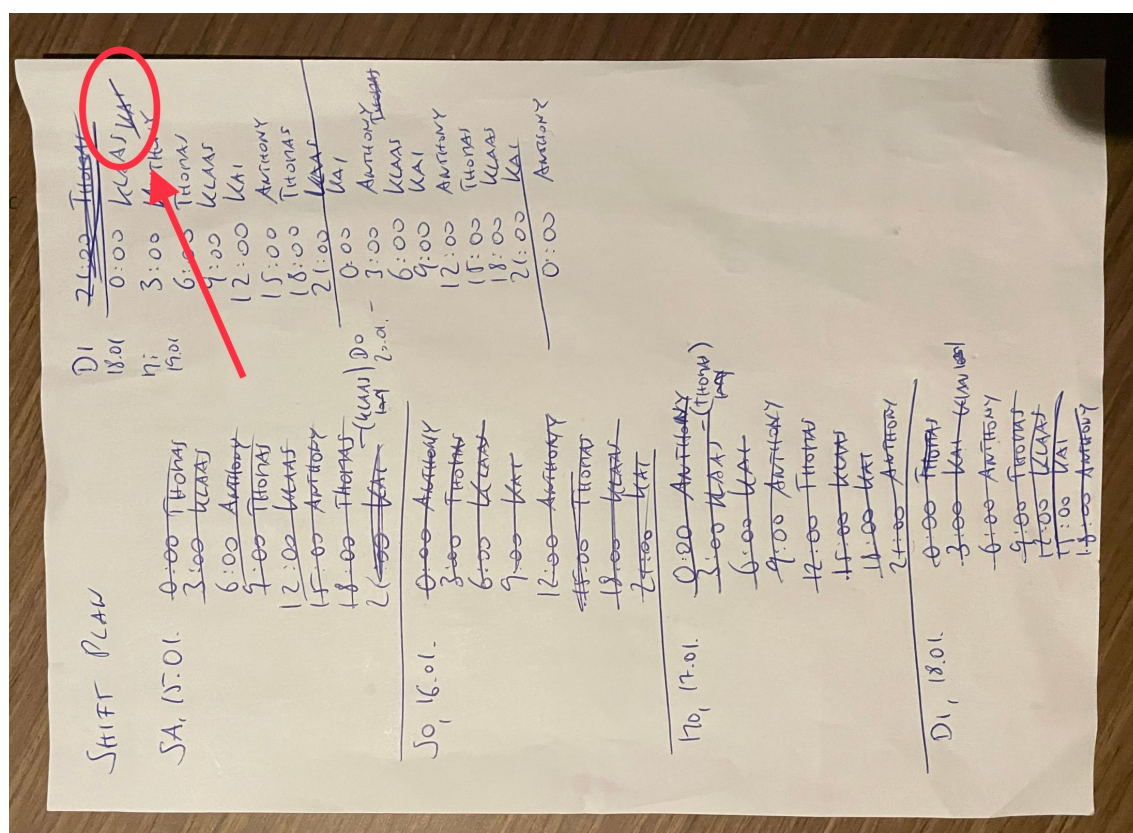
Weiter geht's unter Motor bei strahlendem Sonnenschein. Es jagen zwei Düsenfighter dicht über das Meer an uns vorbei, fliegen Kurven. Anthony (übrigens auch Pilot) und ich stehen auf der Flybridge, schauen uns kurz an, sind uns ohne Worte einig: beide träumen wir uns zumindest für einen Augenblick in das Cockpit der Fighter. Wir tauschen noch ein paar Erlebnisse aus der Welt der Aviation aus.

Obacht vor Fischernetzen

Die Voyager-Crew muss nun mehr acht auf Bojen geben, hier gibt es bis Cascais zunehmend mehr Fischernetze. Manche sind besser gekennzeichnet, manche nicht. Insbesondere die Netze mit wertvollen Hummer seien wohl etwas schwerer zu sehen, insbesondere bei Nacht. Warum nur? Gut, dass Vollmond ist. Die Gefahr bei Fischernetzen liegt darin, dass sie leicht in die Schiffsschrauben geraten können. Dann wäre Tauchen mit einem Messer zwischen die Zähne geklemmt angesagt. Zum Glück habe ich Neopren-Anzüge dabei ;-)

Schichtpläne schreiben heißt nicht, sie auch selbst lesen zu können

Mein Wecker geht um 23:45 für die Schicht ab 0:00. Ich habe dementsprechend vorher etwas geschlafen. 15 Minuten sind sehr knapp, bis alles angezogen ist (mehrere Lagen anziehen, Stiefel, Schwimmweste, Notsender, Handschuhe, Mütze, Akku für die Heizjacke etc.) Doch auf der Brücke stehen bereits Klaas und Thomas zur Übergabe und fragen mich verdutzt, was ich denn hier so wolle? Ich hätte heute doch meine Freischicht und den Plan selber gemacht! Oups, stimmt. Jetzt bin ich wach und kann dann halt noch eben diesen Blog schreiben. Gute Nacht.



The image shows a handwritten shift plan on a piece of paper. A red circle is drawn around the top left corner, highlighting the date '18.01' and the names 'Klaas' and 'Thomas'. The plan is organized into columns for different dates and times.

Shift Plan	SA, 15.01.	SO, 16.01.	MO, 17.01.	DI, 18.01.
0:00	Thomas	Anthony	Anthony	Thomas
3:00	Klaas	Thomas	Klaas	Klaas
6:00	Anthony	Anthony	Anthony	Anthony
9:00	Thomas	Thomas	Thomas	Thomas
12:00	Klaas	Klaas	Klaas	Klaas
15:00	Anthony	Anthony	Anthony	Anthony
18:00	Thomas	Thomas	Thomas	Thomas
21:00	Klaas	Klaas	Klaas	Klaas
24:00	Anthony	Anthony	Anthony	Anthony

Unser Schichtplan ist in Dreistundenschichten eingeteilt. Damit sich die Schichten insbesondere in der Nacht auch verschieben, haben wir jede Nacht jemandem eine Freischicht verpasst. Anthony will aber ohne Freischicht malochen.

Mittwoch, 19.01.2022

Tag 6: Tankerkollision, kleine Plotterkunde und das große Voyager-Preisausschreiben



Thomas trimmt die Segel, jagt ohne Motor mit über 8 Knoten durchs Wasser. Davon werde ich wach, kann über meine Dachluke im Schlafanzug direkt dem Steuermann zurufen und freue mich. Was für ein Segelfeeling.

Endlich können wir mal ohne Motor segeln. Thomas jagt mit über 8 Knoten über den Atlantik, auch ohne Motor.

Danach übernimmt Klaas und trimmt die Segel wie Vaddern (der Apfel fällt nicht weit vom Stamm). Jetzt können wir etwas Zeit wieder gutmachen.

Das ist ein Mega-Segelfeeling, welches mich hier im Schlafanzug aus meiner Dachluke schauend in den Tag flasht.



Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm: Klaas trimmt die Segel wie Vaddern.

Sollte ich mal ein neues Boot konfigurieren, würde ich übrigens Faltpropeller bevorzugen, denn unsere Props laufen im Leerlauf mit und erzeugen einen leicht gequälten Jammerton, welcher in den Achterkabinen (hinten) etwas lauter ist.

400m-Tanker auf Kollisionskurs

Habe mal kurz nicht aufgepasst und dann das:



Tanker von links. Was hatte ich gelernt? Niemals vor dem Tanker kreuzen. Oupsie!

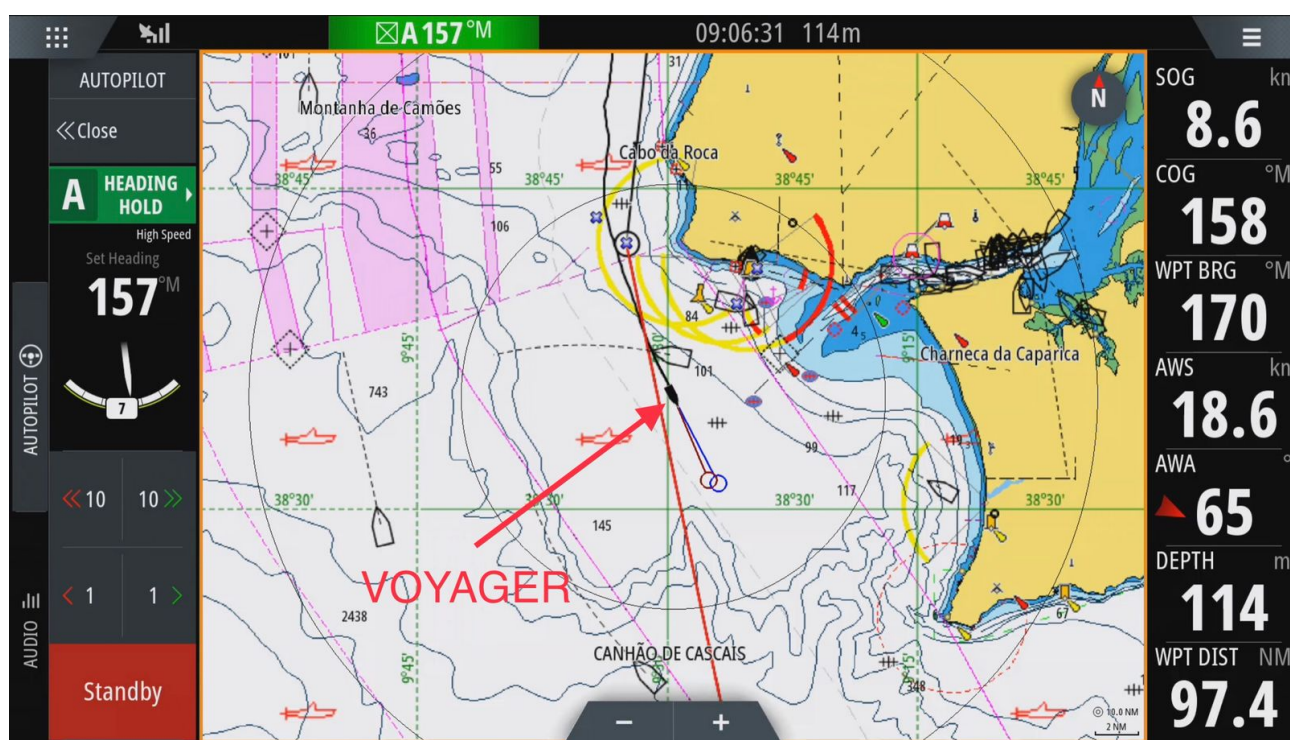
Ein Tanker scheint von links zu kommen und wir kreuzen vor dem Tanker,

Oupsie!

OK, der geübte Betrachter erkennt, dass der Tanker steht (keine Bugwelle zu sehen). Er war tatsächlich auf Kollisionskurs und deutlich schneller als wir. Ca. 2 Seemeilen vor unser hat er dann auf der Stelle gedreht und sich quer zu uns gestellt. Per Funk wollte er uns nicht antworten, was er denn jetzt da so zu treiben gedenkt. Wahrscheinlich wartet er hier auf seinen nächsten freien Slot für die Hafeneinfahrt.

Trotzdem war es ein etwas mulmiges Gefühl an einem solchen 400m-Koloss ganz dicht vorm Bug vorbeizufahren.

Exkurs: kleine Plotterkunde für Interessierte



Der Plotter ist das zentrale Anzeigeelement mit allen wichtigen Funktionen. Hier die Kartenansicht. Unsere Voyager habe ich auf der Karte mit einem Pfeil kenntlich gemacht.

Unser Plotter (digitale Kartenanzeige) zeigt stets alle für uns wichtigen Daten: Wo sind wir und AIS (->Glossar) sei Dank: welche Schiffe sind um uns herum auf welchem Kurs. Ein Klick auf ein Vessel (Oberbegriff für Wasserfahrzeuge) zeigt Details: mit welcher Geschwindigkeit fährt das Vessel und was ist jeweils der CPA (closest point of approach), also wie nahe kommen wir dem Vessel, wenn beide Kurs und Geschwindigkeit beibehalten. Auch eine Rufnummer (MMSI) wird angezeigt, um einen Direktanruf über Funk machen zu können.

Was sehen wir noch?

- **COG** (Course Over Ground) ist unsere aktuelle Fahrtrichtung über Grund (GPS-Kurs) als Gradzahl (0° ist Norden, 90° Osten, 180° Süden usw.). Mit 158° fahren wir also grob nach südost.
- **SOG** (Speed Over Ground) ist unsere Geschwindigkeit über Grund (8,6 Knoten). SOG und COG weicht i. d. R. von der Fahrt durchs Wasser ab, denn wir haben im Wasser häufig Strömungen.
- **AWA** (Apparent Wind Angle) zeigt die Windrichtung des scheinbaren Windes an (auch als Gradzahl aus der der Wind herkommt, dabei entspricht 0° jedoch nicht Nord, sondern direkt von vorn). Mit 65° kommt er also schräg von vorn (roter Pfeil links

neben der 65). Der scheinbare Wind ist der Wind, den wir auf dem Boot spüren, also der wahre Wind bei Stillstand korrigiert um unsere Bootsgeschwindigkeit, denn das Boot bewegt sich ja. Der scheinbare Wind beim Auto kommt auf der Autobahn immer von vorne aus 0° . Der wahre Wind ist im Vergleich viel zu schwach.

- **AWS** (Apparent Wind Speed) zeigt die Geschwindigkeit des scheinbaren Windes in Knoten an. Hier also satte 18,6 Knoten.
- **Depth** Die Wassertiefe mit 114 m ist ausreichend ;-). Wir haben einen Tiefgang von 1,35 m, also noch 112 m Wasser unter dem Kiel.
- **WPT DIST** (Waypoint Distance) Unser nächster Wegepunkt, den wir gesetzt haben, liegt in 97,4 nm (nautische Meilen) entfernt.
- **WPT BRG** (Waypoint Bearing) Dieser Wegepunkt liegt in der Peilung 170° (also südlich in Richtung der roten Linie).
- **A Heading Hold** Unser Autopilot ist auf 157° eingestellt. Wir fahren also nicht direkt auf den Wegepunkt zu (rote Linie) sondern fahren etwas näher an die Küste, um Mobilfunk zu bekommen.

Auf dem Plotter ist gut zu erkennen, warum Nautische Meilen und nicht Kilometer verwendet werden: die Höhe der Gitterkästchen (grüne Linien) ist z. B. in dieser Zoomstufe 15 Minuten = 15 Meilen. Eine Minute entspricht einer Seemeile.

Wir befinden uns ungefähr $38^\circ 35'$ (38° Grad, 35 Minuten) nördlich vom Äquator (Breitengrad).

Der Längengrad 0° geht übrigens durch Greenwich in England und von da aus wird westlich bzw. östlich gezählt. Wir befinden uns westlich von Greenwich.

Puh, das war jetzt für den Laien eine Menge Stoff zum Schwindelig-Werden, aber für einen ersten Eindruck vielleicht ganz interessant.

Das große Voyager-Preisausschreiben

Frage:

Auf welchem Längengrad befindet sich die Voyager im Plotterbild oben?

(Hinweis: Die Längengrade sind an den senkrechten grünen Gitterlinien vermerkt. Etwas gemein ist, dass die Zahlen auf unsere Linie durch Objekte verdeckt sind. Also schaut euch die Gitterlinien links und rechts von uns an, dann könnt ihr unsere Linie besser erraten.)

Masterfrage:

Wieviele nautische Meilen befindet sich die Voyager im Plottedbild noch nördlich vom Äquator?

Wie lange bräuchten wir bei durchschnittlich 5 Knoten von dort bis zum Äquator, wenn wir strikt gen Süden führen und Afrika nicht im Wege läge?

(Auflösung in einem späteren Blogbeitrag)

Sende die Lösung zur Frage und optional zur Masterfrage an voyager.blog@icloud.com bis zum 21.01.22 23:59.

Dann verlost die Voyager-Crew unter allen Einsendungen in einer feierlichen Zeremonie kleine Preise. Damit wir einen für dich passenden Preis ausloben können, kannst du uns gern noch ein paar Hinweise zu dir geben, z. B. Hobbies o. ä. und ob du bereits selber Segler:in bist.

Vielleicht hast du auch noch ein paar Tipps für uns, was dich in den nächsten Tagen so noch im Blog interessieren könnte.

Die Gewinner kontaktieren wir dann per E-Mail, um die Preisübergabe zu vereinbaren.

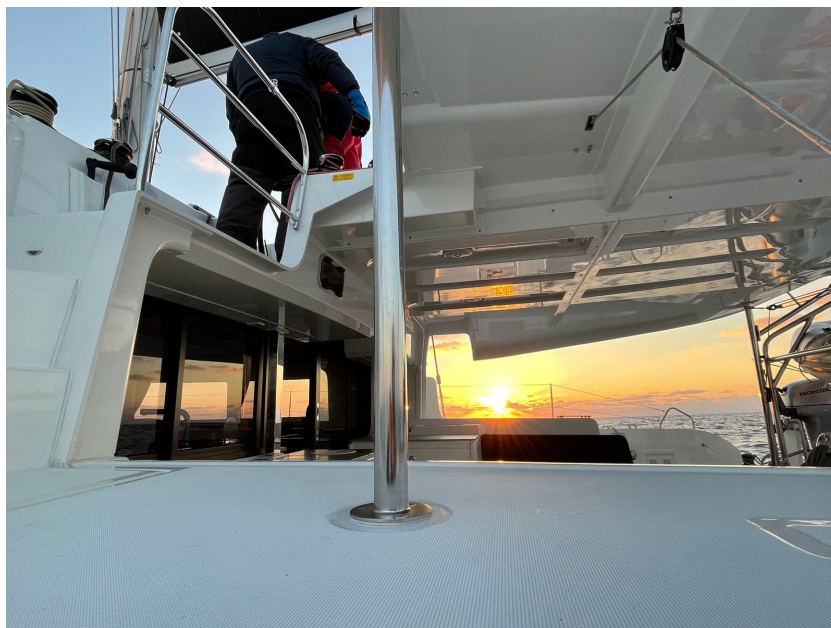
Viel Spaß!

So, jetzt horche ich noch eineinhalb Stunden die Matratze, um dann um Mitternacht Klaas am Steuerstand abzulösen.

Gute N8!

Donnerstag, 20.01.2022

Tag 7: Fahrt der Besessenen und Getriebenen



*Ich stehe auf meinem Bett und schaue durch die Dachluke.
Der Sonnenaufgang bringt einen mit guter Laune in den
Tag. Gleich ist meine Schicht.*

Guten Morgen, wieder ein herrlicher Blick, den ich auf meinem Bett stehend aus der Dachluke genießen kann. Klaas und Thomas sind noch auf der Brücke, gleich löse ich sie ab.

Die Voyager wird zum Spielball der Wellen

Die Wellen kommen nun steil von vorn und unser Schiff wird zum Spielball. Ich übernehme mal das Ruder vom Autopilot und versuche einige sich zu steil vor uns auftürmende Wellen etwas seitlicher anzufahren. Das ist sehr anstrengend und mindert nur mäßig den Stress für das Schiff und die Crew.

Wir müssen uns beeilen, das Windfenster, welches eine Durchfahrt durch die Straße von Gibraltar noch so einigermaßen erlaubt, schließt sich in Kürze. Und so sind die letzten 1-2 Tage durch eine Fahrt mit Volldampf gegen Wind und steile Wellen zum Abgewöhnen angesagt.

Eigentlich hatten Klaas und ich mit unseren Kolleg:innen bei POLYAS noch eine virtuelle Neujahrsparty für heute Abend im Terminkalender, für die wir netterweise Utensilien



Der Autopilot steuert sehr zuverlässig, doch er erkennt die steilen Wellen nicht. Ich versuche eine Weile, unseren Kurs den Wellen immer wieder anzupassen. Doch unsere Voyager ist sehr träge.

vorab per Express bekommen haben. Wir hatten uns schon so auf die Party gefreut. Nun ja, wir waren leider fernab von Mobilfunk und Zivilisation.

Also hatten wir hier unsere eigene Waveparty zu schmeißen...

Voyager verleiht Flüüüüüügel...

Das folgende Video gibt einen kleinen Eindruck: In den Bugkabinen war an Schlafen nicht mehr zu denken: Viel zu laut die Wellenschläge von unten und das Auf- und Ab, welches einen auf der Matraze zum Abheben bringt.

In den Achterkabinen (hinten) konnte ich so einigermaßen schlafen, nur die bedrohlichen Schläge der Wellen ließen mich häufiger hochschrecken. Was ist, wenn nun irgendetwas zerbricht? Soll ich lieber eine Schwimmweste über meinen Schlafanzug anziehen ;-)

Also merke: In einem Segelboot sind die Kabinen hinten zwar etwas lauter bei Motorfahrt, jedoch deutlich ruhiger beim Stampfen durch die steile See.

Ich finde es sehr beeindruckend, welche Kräfte hier so auf das Material wirken. Doch seht selbst im Film, wie es sich so aus den verschiedenen Perspektiven heraus anfühlt. Zunächst der Blick aus unseren Kabinenfenstern nach unten (Notausgang im Falle eines Umkippens), dann im Salon nach hinten, nach vorn und zum Schluss nachts von der Flybridge...



*Bei starkem Gegenwind und Wellen von vorn entsteht eine Stresssituation für Schiff und Crew und das über 1-2 Tage hinweg.
(QR-Code scannen: https://youtu.be/tfU1TLq_6tA)*

Beeindruckend an einem Katamaran ist dennoch, dass selbst Flaschen bei einem solchem Seegang noch stehen bleiben.

Doch allen, die uns mal besuchen kommen wollen: bei solchen Wetterbedingungen wird normalerweise nicht gefahren. Mit mehr Zeit können andere Kurse und Geschwindigkeiten gefahren oder eben gemütliche Hafentage eingelegt werden.

Freitag, 21.01.2022

Tag 8: Afrika und Europa so dicht und doch so fern

Meine Schicht beginnt um 21:00, der Mond ist noch nicht aufgegangen und ich kann daher den schwarzen Himmel genießen und sehe endlich mal wieder die Milchstraße.



Die Einfahrt in die Straße von Gibraltar, ein kurzer Schwenk von Afrika nach Europa. (QR-Code scannen: <https://youtu.be/M6wHqEjgT7I>)

Die Straße von Gibraltar ist in Sicht. Ich bin (wieder) sehr erstaunt, wie nah Afrika und Europa zusammen liegen. Ich kann die hell erleuchteten Häuser auf beiden Seiten gut erkennen. Wenn ich es geografisch nicht wüsste, würde ich nicht erkennen können, was Afrika und was Europa ist. Es ist verständlich, warum es für viele verlockend ist, mal eben den kleinen Weg per Schlauchboot zu nehmen, zu nah scheint das Paradies zu sein. Doch mit dem Video von gestern ist klar, wie grausam die See sein kann. Und dabei hatten wir für die Region eher normale Bedingungen.

Unser Skipper Anthony erzählt mir eine Geschichte einer Bekannten im Segelboot, die ein in Seenot geratenes Flüchtlingsboot unterstützen wollte, doch die Geschichte ist zu düster für diesen Blog und stimmt mich dennoch nachdenklich. Wie verhältst du dich in so einer Situation richtig? Du rufst die Seenotrettung und weißt doch, dass keiner kommt, solange du nicht auch selber in Seenot gerätst.



Auf dem Plotter wimmelt es von Schiffen. Es ist rechtzeitig hell geworden, so dass ich die Schiffe gut erkennen kann.

Zum Glück wird es gerade hell, als ich Gibraltar ansteuere. Auf dem Plotter wimmelt es nur von Schiffen und in bin froh, dass ich nun besser sehen kann: welcher Tanker ankert, welcher fährt in welche Richtung? Ich fahre etwas Slalom durch das Gewusel von Schiffen.



Der Sonnenaufgang bei Gibraltar. Nun heißt es, Slalom-Fahren um die riesigen Pötte herum.

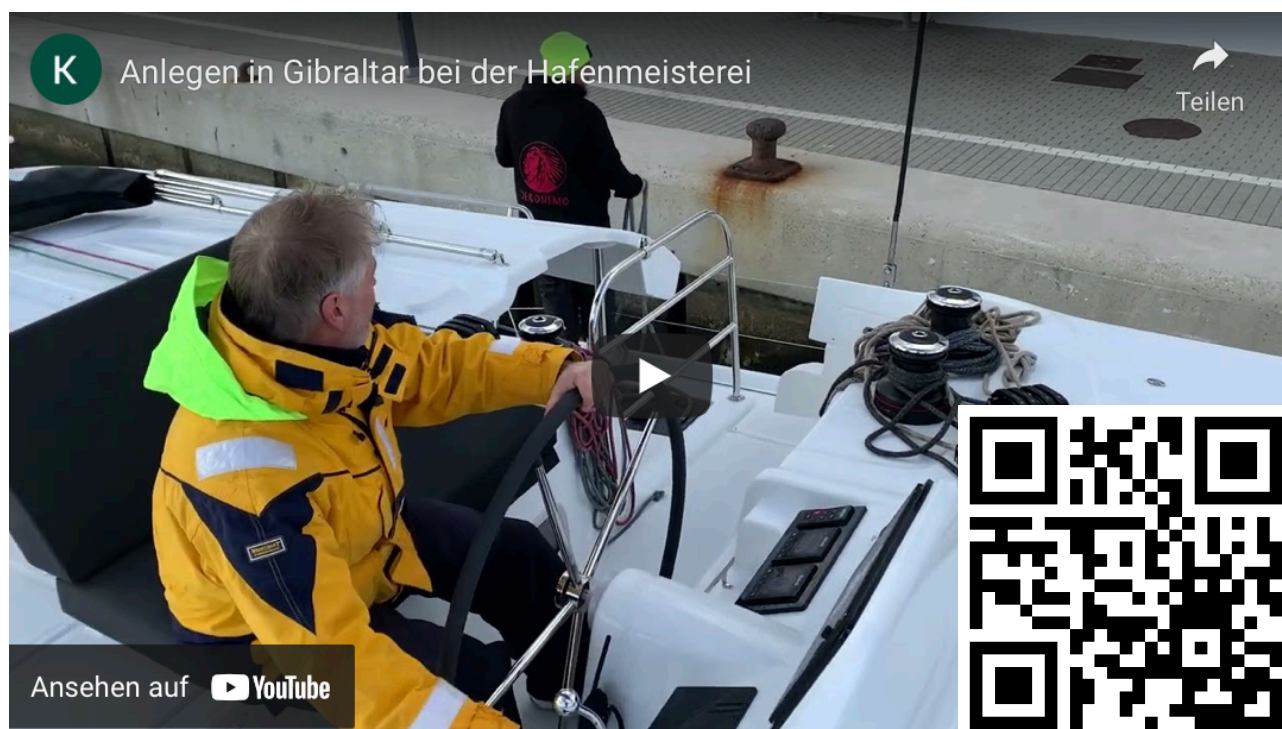
Anthony weist mir den Weg zur Tankstelle auf der britischen Seite, wo der Liter nur 0,72 Pfund statt 1,60€ kostet.



Wir fahren direkt vor der Landebahn vorbei. Die PAPI-Anzeige (4 rote Lampen links und rechts der Landebahn) zeigen die korrekte Anflugkurve an. Wir fliegen definitiv zu tief ;-)

Wir müssen direkt an der Startbahn des Flughafens Gibraltar vorbei. Wenn ein Blitzlicht erscheinen würde, müssten wir warten, weil eine Maschine startet oder landet. Die PAPI-Anzeige (links und rechts der Runway) zeigt je 4 rote Lampen und damit, dass wir deutlich zu tief den Flughafen anfliegen ;-)

Nach 7 Tagen mal wieder an Land. Ich stehe an der Tankstelle, schwankt der Tankanleger? Nein, er ist betoniert. Das Phänomen kenne ich von einem Rund-Mallorca-Törn: Landkrankheit, der Körper vermisst das Schaukeln.



Ich fühle mich noch sehr unsicher, was das Anlegen mit einem solchen Katamaran angeht. Zu verschieden die Situation. Wo legst du an (seitlich oder hinten), von wo kommt der Wind wie stark und wie läuft die Strömung? (QR-Code scannen: <https://youtu.be/IR5BmjPN-OM>)

Nach dem Tanken geht es dann in den nächsten Hafen nach Spanien zum Hafenmeister. Anthony hilft mir beim Anlegen geduldig. Ich muss das noch häufig üben, um da sicher selbst "einparken" bei allen Wind- und Strömungskonstellationen zu können. Anders als beim Auto, treibt ein Schiff einfach weiter, es gibt keine Bremse in dem Sinne.

Nach einer Woche nonstop auf See ist es auch mal wieder schön, an Land zu sein. Wir räumen das Schiff auf. Die Bedingungen der letzten Tage hat doch einiges vertüddeln lassen (Reffleinen, Segeltasche/Lazyjacks, ...)

Unsere Ess- und Trinkreserven sind mittlerweile aufgebraucht. Wir hatten eigentlich mit einem Zwischenstopp in Cascais kalkuliert. Nun können wir alles wieder auffüllen, bleiben noch zwei Nächte hier, bevor es Montag früh weitergeht.

Samstag, 22.01.2022

Tag 9: Gewinner:innen und zu Fuß nach England und zurück, weil's geht...

Marseille - Guadeloupe



Die zehnköpfige junge Crew aus Marseille möchte weiter nach Guadeloupe reisen. Das finde ich sehr beeindruckend.

Direkt neben uns legt ein Traditions-Zwei-Master mit junger 10-köpfiger, französischer Crew an. Sie sind in Marseille gestartet und wollen weiter nach Guadeloupe. Das finde ich sehr beeindruckend, muss für mich aber eingestehen, dass ich aus dem Alter raus bin und es nicht mehr ganz so spanisch mag. Ich finde es klasse, wenn junge Menschen solche Abenteuer gemeinsam live und in Farbe angehen. Der Kaptän fährt barfuß.

Einkaufen im Marineshop

Wir kaufen noch zwei größere Kugelfender, einige Festmacherleinen und dies und das, was uns als fehlend auf der Fahrt bisher aufgefallen ist.

Einmal zu Fuß nach England und zurück nach Spanien, und nochmal, weil's geht...

Ich suche nochmals einen größeren Supermarkt und finde einen in Great Britain, nur 1,3km entfernt.



Ich geh dann mal kurz nach England...

Das ist verlockend, zum Einkaufen mal eben über die Grenze laufen.

Nach dem Einkaufen und Verstauen im Boot lasse ich mir es nicht nehmen, nochmals nach England zu laufen, um über die Startbahn zu laufen, die man direkt hinter der Grenze Midfield passieren muss.



*Die roten Doppeldeckerbussen und
Telefonzellen vermitteln doch gleich: hier
du bist in England.*



*Direkt hinter der Grenze muss jeder, ob zu Fuß, mit dem
Auto oder Bus die Landebahn überqueren.*



Links auf der Karte von "Klein-England" befindet sich die Startbahn.

Morgen früh geht es weiter. Die Aussicht auf die nächsten Tage sind wenig Entspannung versprechend. Weiter starker Wind genau von vorn und das bis nach Mallorca.

Diesen Block habe ich nachts geschrieben mit einem späteren Veröffentlichungsdatum. Wir sind nun möglicherweise einige Tage wieder offline:

Wenn Ihr also nix von uns hört, ist (wahrscheinlich) alles i. O. Unser AIS-Sender scheint gelegentlich auszufallen, von daher ist das Livetracking über Vesselfinder und Marinetraffic nicht immer aktuell. Die GPS-Ortung sollte aber klappen, wenn Ihr einen passenden Browser gefunden habt.

Die Gewinner:innen des großen Voyager-Preisausschreibens stehen fest!

Wir haben alle Zuschriften auf Zetteln aufgeschrieben, in einen großen Sack getan und in feierlicher Zeremonie per Zufall gezogen. Die glücklichen Gewinner sind:

- Martha B., 9 Jahre, Neuss
- Lasse A., 18 Jahre, Jork
- Monika R., 71 Jahre, Hamburg

Wir gratulieren den glücklichen Gewinner:innen, die alle richtig geantwortet haben und melden uns in Bälde.

Auflösung

Wir befinden auf dem Längengrad $009^{\circ} 30''$ W.

Masterfrage

Wir befinden uns $38^{\circ}35''$ nördlich vom Äquator, das sind $38 \cdot 60 + 35 = 2.315$ nautische Meilen nördlich vom Äquator (ein Grad entspricht 60 Minuten, eine Breitenminute entspricht genau 1 Seemeile). Bei 5 Knoten legen wir also 5 Meilen in einer Stunde zurück.

Daher brauchen wir $2.315:5=463$. 463 Stunden sind also 19 Tage und 7 Stunden.

Sonntag, 23.01.2022

Tag 10: Weiter geht's, mir ist schlecht

Um 7:00 machen wir uns startklar und fahren zunächst zur Hafenmeisterei, um zu bezahlen.



Unsere beiden neuen großen orange-farbenen Kugelfender für ganz vorn und ganz hinten, schützen die empfindlichsten Teile. Das "zerschrömmelte" Dinghi trübt die Ästhetik, findet Ihr nicht auch?

Beim Anlegemanöver vorm Hafenbüro machen sich die neuen Fender bereits bemerkbar: es ist irgendwie entspannter.

Tankerslalom



Commander Klaas schippert die Voyager aus Gibraltar raus.

Commander Klaas von der Voyager bugsiert uns aus Gibraltar raus. Nein, wir fahren jetzt kein Slalom, auch wenn es verlockend aussähe...



Dazwischen müssen wir durch. Im Vergleich zu den teilweise über 400m langen Tankern ist unsere Voyager eine Nusschale.

Ungemütliche Aussichten



Die Straße von Gibraltar (links, rote Striche) haben wir glücklicherweise bereits hinter uns, als es noch "grün" war. Grün heißt aber bereits starker Wind.

Wie angesagt, werden die nächsten Tag nicht sehr gemütlich. Bis nach Mallorca werden wir Gegenwind haben (Striche auf der Karte). In der Straße von Gibraltar wäre es nun reines Harakiri gewesen, da durchprügeln zu wollen (rote Windlinien). Daher war unser Eile letzte Woche die richtige Entscheidung.

Grüne Pfeile bedeuten schon stärkerer Wind. Grün bedeutet für mich als Kitesurfer: jetzt geht das erst richtig los. Wann ich wohl das erste Mal neben der Voyager unterwegs Kitesurfen kann? Über Youtube-Videos habe ich mich bereits schlau gemacht, wie das Auslegen der knapp 30m langen Leinen inklusive Starten und Landen des Drachens von einem Katamaran aus klappen könnte. Bei dem jetzigen Gegenwind hätte ich keine Chance, so schnell Höhe zu laufen (gegen den Wind zu fahren) wie das Mutterschiff. Aber mit Wind von der Seite oder gar etwas Raumschots (von hinten), das wäre ein Träumchen...

Die Wellen sind jetzt zwar höher, weil der Wind der letzten Tag auch das Mittelmeer ordentlich in Aufruhr gebracht hat, jedoch nicht so steil: Wir werden wieder ordentlich durchgeschaukelt, die harten Schläge von einem Wellenberg beim Runterstürzen auf die nächste Welle sind bisher seltener. Die Crew aus den beiden Vorderkabinen wird auch in den nächsten Tagen nur im Salon oder draußen wirklich schlafen können. Eine Nervenprobe für die Crew.

Trotzdem bemühen sich immer wieder Delphine um uns und spielen in den Wellen und zwischen unseren Bugen. Irgendwie schade, dass ich ihnen nicht mehr Aufmerksamkeit schenken kann. Es ist viel zu wild vorn bei den Trampolinen.



Die Reffleine des ersten Reffs ist angerissen und daher nicht mehr brauchbar. Das Bild zeigt den Großbaum, der über den sogenannten Lümmelbeschlag am Großmast festgemacht ist.

Die Reffleinen benötigen wir, um die Segelfläche des Großsegels bei starkem Wind verkleinern zu können. Die Reffleine des ersten Reffs ist bereits durchgescheuert. Einerseits wollte ich eh die Leinen durch dünnere mit höherer Bruchlast ersetzen, die

besser „laufen“, jedoch müssen wohl noch einige scharfkantige Stellen entschärft werden. Das Erste Reff können wir nicht benutzen, bleiben also nur noch das Zweite und Dritte Reff, welche für noch stärkere Winde gedacht sind.

Es gibt direkt am Steuerstand übrigens eine Refftabelle, d. h. bei welchen Windstärken aus welchen Richtungen, welche Segelverkleinerungen gefahren werden sollen. Denn anders als beim Monohull (normalen Segelboot) krängt ein Katamaran nicht und die Crew merkt nicht anhand der Schräglage, wenn sie überpowert fährt. Bei Nichtbeachten könnte es zum Mastbruch oder ähnlichem kommen. Umfallen tun heutige Fahrtenkatamarane nicht mehr, denn sie würden verkehrt herum im Wasser liegen bleiben, was etwas unangenehm wäre: Alles fiel Richtung Decke... Anders hingegen Kielschiffe, die durchkentern und sich wieder aufstellen, auch wenn sie mal kieloben liegen würden.

Mir ist schlecht

Ich habe etwas kopfüber unten in einer Stauluke reparieren wollen (es gibt wohl immer was zum Rummkrokeln, zu hochdeutsch: basteln). Kopfüber schaukelnd ist jetzt auch für mich zu viel des Guten.

Anthony hat ein paar Tiefkühlpizzen im Gasofen heiß gemacht. Wer kam eigentlich auf die Idee, Thunfischpizza mit Speck zu kaufen? Die Kombination ist komisch und schmeckt auch so. Die Cuatro-Queso schmeckt besser. Hat jemand schon mal eine Drei- oder Fünf-Käsesorten-Pizza gegessen?

Ich drehe mir schnell noch zwei Stück rein, bevor ich mich in meine Kojе zurückziehe und etwas die Augen zumache. Hinlegen und Augenschließen ist für mich die beste Medizin gegen Seekrankheit. Meine nächste Schicht startet erst morgen früh um 6:00.

Gute N8.

Montag, 24.01.2022, im Mittelmeer, südwestlich von Almeria

Tag 11: Den Oberdöspaddel würde ich sofort über Bord schmeißen

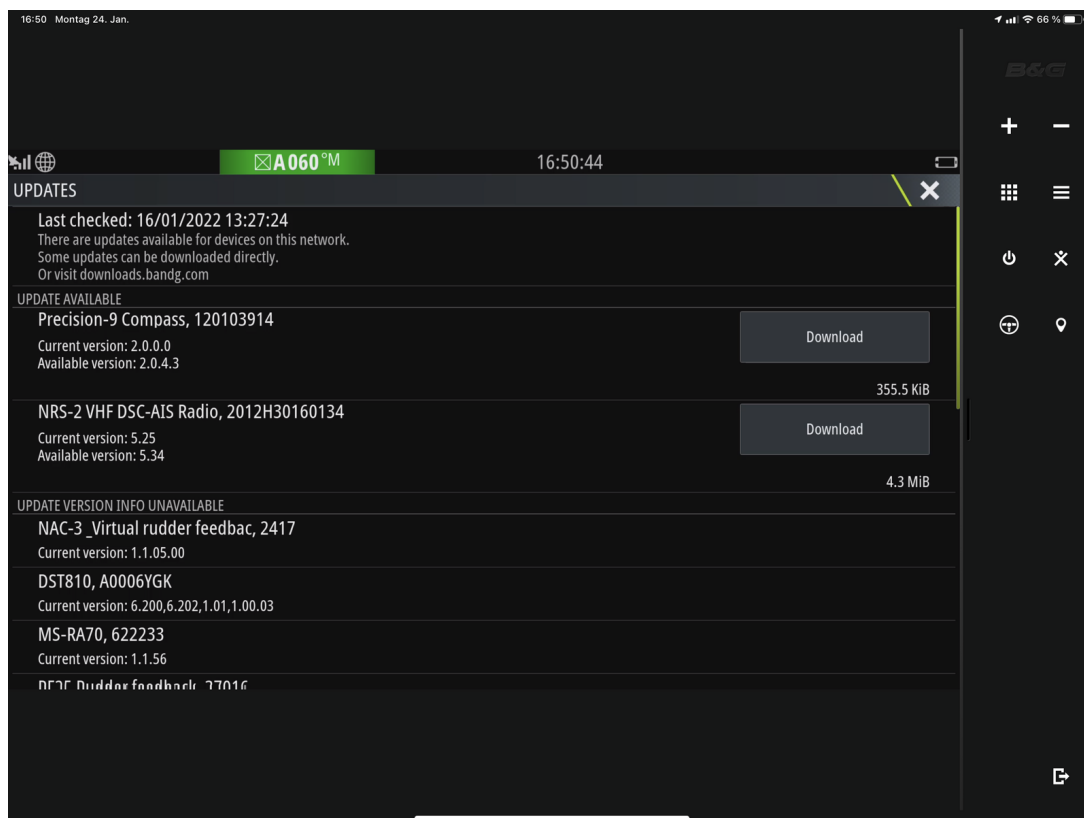
(Lieber ohne Bild)

Habt ihr mal bei ordentlich Wellengang versucht, zu duschen? Die Wellen waren sehr chaotisch und so war das Duscherlebnis in unsere Nussschale sehr schwankend. Leider kann man sich auch nirgends richtig festhalten, es ist ja doch alles irgendwie nicht so robust, wie zu Hause mit echten Fliesen und so. Nun ja, hat trotzdem geklappt.

Werft den bösen Schurken über Bord, diesen Dösel: Eine Irrfahrt

Seit Beginn der Reise hat mich etwas genervt, dass unser AIS-Signal (Schiffsinfos, die auch in MarineTraffic und Vesselfinder sichtbar sind) nicht zuverlässig gesendet wird. Nach ein paar Stunden wurde der Sendebetrieb immer wieder eingestellt. Wir konnten zwar weiterhin alle Schiffe in der Umgebung sehen, diese uns aber nicht.

Ich hatte gerade Schicht, saß nachmittags in unserem Salon, draußen war es viel zu nass von der Gischt der tobenden See. Ich habe unserem Voyagersystem das Internet verpasst (mit meinem Router verbunden) und da erscheint doch tatsächlich folgendes, sehr verlockendes Bildschirmchen:



Toll, dass Updates heutzutage sozusagen auf Knopfdruck gehen. Sowas machst du aber niemals direkt vor Abfahrt und gar niemals nicht unterwegs, nun ja, so die Theorie...

Ein verlockendes Update des Herzsystems (inkl. AIS)! Natürlich macht man niemals ein Update der Schiffselektronik vor längerer Fahrt: „Never change a running system!“, sondern erst nach einer Fahrt, wenn das Schiff sicher im Hafen liegt und ausführlich vor der nächsten Langfahrt getestet werden kann. Und schon gar nicht gar niemals nicht während der Fahrt!

Wir waren gerade auf Kollision mit einem Abschleppschiff von vorne rechts, also musste ich ausweichen (rechtzeitig und deutlich für den anderen erkennbar). Es waren noch 20 Minuten Zeit, bis zum Aufeinandertreffen.

Komisch, das B&G das Update auch während der Fahrt anbietet? Ein Schonmal-Herunterladen, kann ja nicht schaden, oder? Nein, das ist absurd, nicht, dass das dann automatisch startet oder in einem Zwischenzustand den Dienst quittiert? OK, ein Download müsste klappen. Puh, Glück gehabt: klappt auch.

Nun auf gar keinen Fall den Update-Knopf drücken, wir sind ja immer noch auf Kollisionskurs in der ungemütlichen See. Das muss ich auch den anderen bei Schichtübergabe sagen: Hey guys, bitte kein Update, klaro! Machen die aber bestimmt eh

nicht. So blöde kann doch niemand sein. Hoppsala, bin ich ausgerutscht oder mutig dämlich: Der Update-Knopf gedrückt und angespannt auf das Ergebnis gewartet. Die Fortschrittsbalken laufen so vor sich hin. Erstes Update fertig. Moment, was macht denn unsere Voyager, sie fährt Kreise und bewegt sich nun wirklich wie eine unmotivierte Nusschale in rauher See.

Ich also schnell raus (nur im Pullover) und ordentlich Meerwasserduschen-bekommend auf die Brücke: Das Ruder steht fest, lässt sich nicht mehr bewegen. Der Autopilot hat es in der Neutralstellung eingerastet und wir drehen uns lustig in Kreisen. Was wohl das Abschleppschiff denkt, welche Kursänderung wir hier klar und deutlich anzeigen wollen? Mist, der Autopilot lässt sich nicht stoppen, das Ruder bleibt blockiert. Ich will auch nichts mit brachialer Gewalt zerstören. Die anderen unter Deck rufe ich jetzt bestimmt nicht, das ist mir hier alles viel zu peinlich.

Über die beiden Maschinen kann ich das Schiff ja auch steuern, je nachdem, wie stark die linke und wie stark die rechte läuft, kann ich mich drehen oder auch geradeausfahren. Gemacht getan.

Die Updates sind einige Minuten später durch und ich kann den normalen Kurs wieder fortsetzen und nun dem Abschleppschiff durch klare Kursänderung mein Ausweichmanöver noch rechtzeitig anzeigen.

Anthony kommt später hoch: Was hast du gemacht, als du dich gedreht hast und an den Maschinen mal links, mal rechts chaotisch rumgefummelt hast?



Regiehinweis: Wickie-Sterne: Ich hab's. Ich habe sie als kleiner Junge geliebt, diese Serie.

Äh, sage ich, ich würde mich jetzt über Bord schmeißen....

Etwas "not amused" grummelte er mürrisch etwas in seinen imaginären Bart:

"Nun ja, ihr IT-Guys wisst hoffentlich, was ihr da treibt...".

Ja, wir IT-Fuzzies tun zumindest immer gern so ;-)

Dienstag, 25.01.2022

Tag 12: Krachend auf und ab und zunehmend Wind

Der Wind und Wellen von vorn werden zunehmend brutal. Die Voyager ächzt sich so durch und knallt immer wieder auf die Wellen. Das kann auf Dauer für das Material auch nicht gut sein.



Wir versuchen in Küstennähe zu bleiben, dort wo der Wind durch das Land etwas abgebremst ist. Entsprechende Wind-Apps bestätigen das.

In Landnähe ist der Wind etwas ruhiger, also bleiben wir zunächst in Landnähe. Wir sind an Almeria vorbei.



Nach vielen Gewächshäusern, die die Küste von Almeria pflastern, hier mal eine grüne Wiese. Eigentlich wollte ich mal nachschauen, wozu? Ein Golfplatz?

Wir passieren die felsige Küste und die vielen Gewächshäuser, die an der Küste vor Almeria ein bizarres Bild ergeben. Eine saftig grüne Wiese zwischen den Felsen wirkt nicht minder bizarr.



Anthony und Thomas gemeinsam am Steuer, dicht zugeknüpft, weil die Gischt der Wellen uns selbst hier oben regelmäßig duscht.

Anthony und Thomas sitzen gemeinsam im Sonnenschein auf der von der Gischt besprühten Kommandobrücke.



Schlafen in den Bugkabinen ist so sinnvoll wie das Schlafen Front-of-stage auf einem Rockfestival.

Thomas schläft mal achtern außen, da die Bugkabinen eher einer Karussellfahrt mit ohrenbetäubenden Schlägen ähneln.

Ansonsten Sorge ich mich um die schöne Voyager, die durch die Wellen tapfer knallt. Videos erspare ich euch an dieser Stelle.

Die Stimmung ist sicherlich nicht unbedingt auf dem Höhepunkt, insbesondere, weil wir uns kaum draußen aufhalten können: überall fegt die Meeresgisch über Deck. Gerade nachts sind alle Klamotten nass und kaum zu trocknen. Wer steigt schon gern in durchgenässte Kleidung?

Nun ja, die Aussicht auf Mallorca, die Sonne und bessere Zeiten halten uns genügend motiviert.

Mittwoch, 26.01.2022

Tag 13: 13 ist eigentlich meine Glückszahl, aber heute bin ich draußen

Um 2:40 geht mein Wecker für die 3:00-Schicht. Ohje, was ist mir schlecht. Schnell in die Klamotten, um an Deck zu kommen. Die Zeit reicht nicht, ich, der Großkotz, muss mal kurz einen auf Kleinkotz machen.

Ich schleppe mich halb angezogen hoch in den Salon, schaue auf den Schichtplan: nach mir wäre Klaas dran, der auch im Salon schläft (mit Vaddern Kopf an Kopf auf der Eckbank). Ich tippe ihn an und rufe leise seinen Namen: "Was gibt's?", "Kannst du meine Schicht übernehmen, mir ist schlecht.", "Na, klar, mache ich.", "Super, besten Dank!"

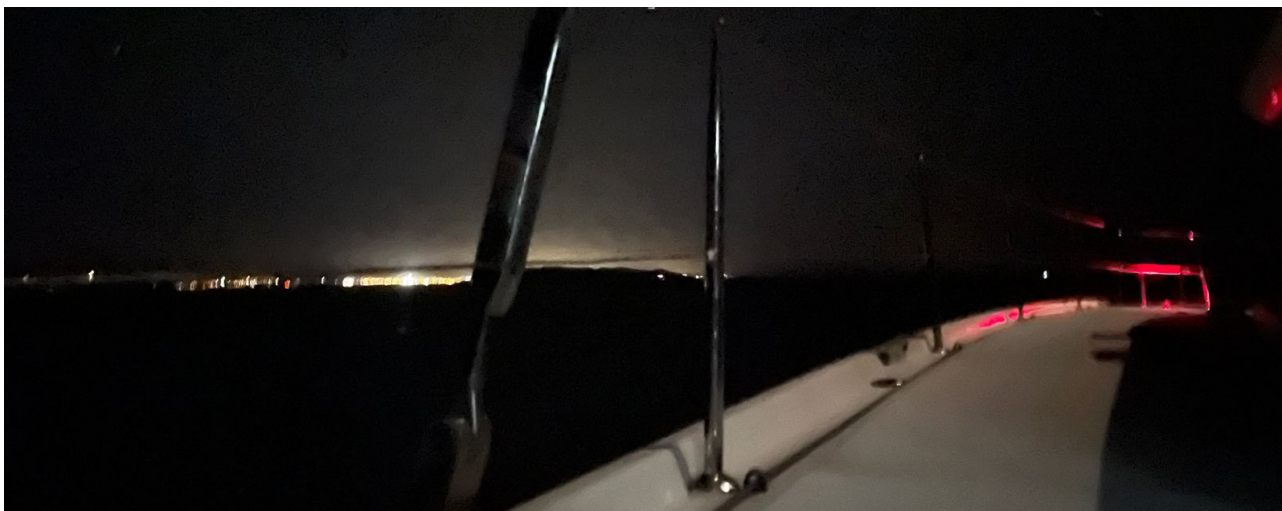
Heute gibt's also nicht viel zu berichten. Mit geschlossenen Augen auf dem Bett liegend geht's ganz gut. Regelmäßig, so alle 2-3 Stunden nehme ich mir dann vor, mal aufzustehen, um wenigsten Mal Wasser nachzufüllen und wegzubringen oder mal an die frische Luft zu gehen. Über den starken Vorsatz bin ich dann meist auf der anderen Seite liegend wieder eingeschlafen.

Ich hatte sehr verrückte Träume, schade, dass ich mir die nicht für mich aufgeschrieben habe.

Eigentlich soll Ingwer helfen, ich schaffe es aber nicht, aus der Horizontalen zu kommen. Thomas schaut gelegentlich fürsorglich vorbei. Eine kleine Portion Pasta und Banane esse ich dann nachmittags schon wieder mit.

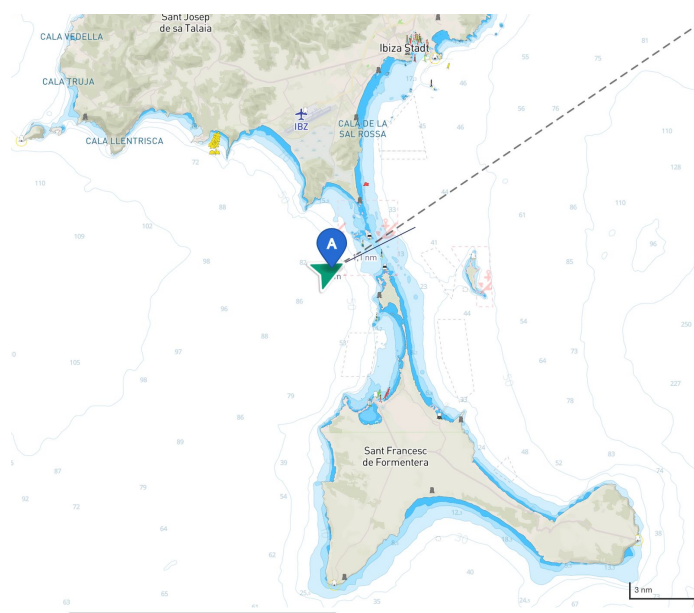
Abends noch etwas Salzstangen und immer wieder wirre, irre und sehr spannende Träume. Gut dass ich soo gerne schlafe. Also eigentlich gar kein so schlechter Tag, außer, dass die anderen jetzt ohne mich fahren müssen: der Abstand zwischen zwei Schichten wird also kürzer. Irgendwie fühlt es sich etwas nach Versagen an. Aber allen von Seekrankheit geplagten sei gesagt: Den härtesten Seebären und Regattasegler:innen wird seekrank. Mein Ausbilder (Hans-Georg, über 70) hatte wenige Stunden nach Start unseres 2-Wochen-Ausbildungstörns professionell den Kopf über die Reeling geschwenkt, beherrscht die Fische gefüttert, kurz den Mund mit dem Handrücken abgewischt und war umgehend wieder voll bei uns. Obwohl er schon als kleiner Junge und dann sein Leben lang zur See gefahren ist, wird ihm regelmäßig zu Beginn eines Törns schlecht.

Es gibt von heute aber doch noch ein Bild kurz nach Mitternacht:



Ich stelle mich auf mein Bett, öffne die Dachluke und sehe Ibiza. Die frische Luft tut sehr gut. Der Sternenhimmel ist pechschwarz.

Wir fahren also zwischen Ibiza und Formentera durch, was ich sehr begrüße. Die See ist hier hier sehr beruhigt. Ich fühle mich wieder so einigermaßen OK. Die frische Seeluft, die ich auf dem Bett stehend durch meine Dachluke schauend einatme, tut sehr gut.

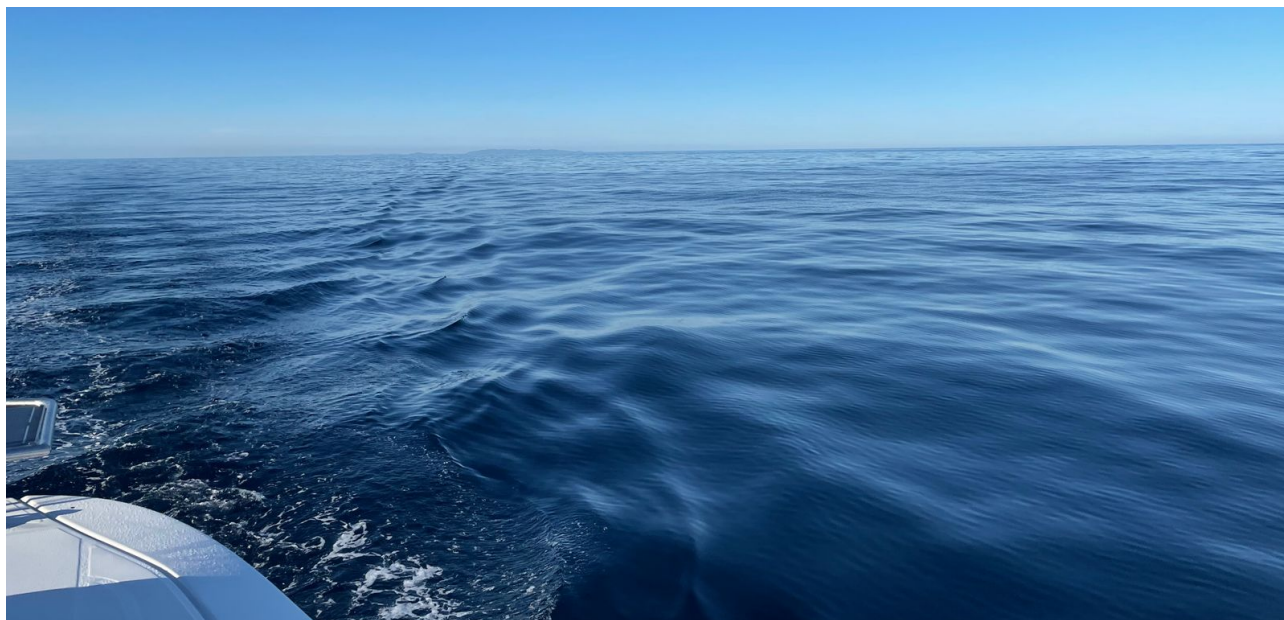


*Wir passieren nach Mitternacht, so gegen 2:00
Ibiza und Formentera.*

Nunmehr einigermaßen fit mache ich noch einige der wichtigsten Dinge (E-Mails, Überweisungen) und schreibe die Blogbeiträge Tag 11-13, bevor das Netz wieder verschwindet, um mich dann gegen 5:00 wieder schlafen legen zu können. Wir sind nicht mehr weit von unserem Ziel entfernt.

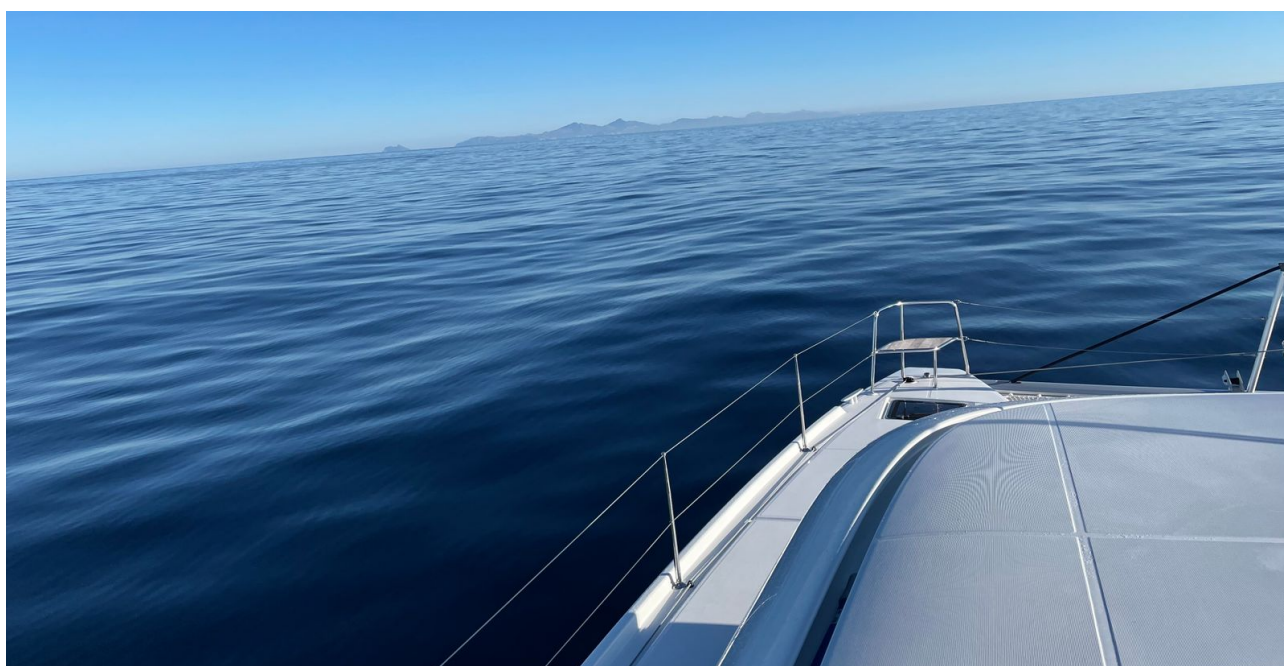
Donnerstag, 27.01.2022

Tag 14: Wir haben geliefert. Danke fürs Dabeigewesensein



Ibiza liegt hinter uns, auf dem Bild noch gerade zu erkennen, in Wirklichkeit noch besser zu sehen.

Ibiza haben wir passiert und vor uns ist auch schon unser Ziel sichtbar, Mallorca.



Hinten ist Ibiza sichtbar und gleichzeitig auf diesem Bild nach vorn Mallorca, das Ziel unserer Reise.

Das Meer und das Wetter zeigen sich mal wieder von der besten Seite. Spiegelglatte See, blauer Himmel.



Die Vereinsflagge des Altländer Yachtclubs e.V. wird stolz vor Mallorca präsentiert.

Klaas und Thomas sind Segler durch und durch und im Altländer Yachtclub e. V. organisiert. Die Vereinsflagge (Stander) darf für besondere Ereignisse nicht fehlen.

Wir laufen in den Hafen ein und haben uns zunächst an der Tankstelle verabredet.

Mal was anderes: Die Tastatur auf meinem iPad fühlt sich etwas klebrig vom Salzwasser der letzten Tage an, wie eigentlich fast alles. Wir machen heute überhaupt überall mal klar Schiff: eine ordentliche Süßwasserreinigung von außen und trocknen, trocknen, trocknen.

Außerdem haben wir schon die Jungs von der Charterfirma kennengelernt, die nun das Schiff professionell betreuen und warten werden. Sehr nette, kompetente und hilfsbereite Jungs. Hier ist die Voyager in den allerbesten Händen.

Wir haben eine Todo-Liste zusammen erstellt, was wir am Schiff noch verbessern wollen, so dass die Charterkunden viel Freude mit der Voyager haben werden.

Anthony ist direkt an der Tankstelle abgereist, um noch heute zu seiner Familie nach Aix-en-Provence (Frankreich) zurückzukehren. Obwohl er fast perfekt englisch spricht, ist er, anders, als sein Name vermutet, gebürtiger Franzose. Der arme hat zu Hause echt eine Menge Familien-Stress, eine deutlich größere Challenge als so eine läppische Überführung der Voyager. Wir wünschen ihm noch alles Gute und bedanken uns:

„Good job, Dude! CU.“

Thomas, Klaas und ich gehen nochmals in die Altstadt von Mallorca, gönnen uns ein letztes gemeinsames Essen bevor wir dann morgen früh unsere Heimreise antreten. Mein Flieger geht um 11:45 nach Frankfurt, für Vaddern und Sohnemann um 13:45 nach Hamburg.



Für ca. 12 Tage 24h Motorfahrt, ab Gibraltar sogar permanent auf zwei Motoren, kommt schon einiges an Litern zusammen.

Alles in allem haben wir 1.600 Seemeilen geschrubbt. So einen Törn machst du nur, wenn du schnell ein Boot überführen musst. So hatten wir eher ein Motorboot überführt, statt die passenden Winde abzuwarten und auszunutzen. OK, die Segel hatten wir auch fast immer oben, so dass diese meistens auch ordentlich mitgeschoben haben. Hinter Gibraltar mussten wir sogar mit beiden Motoren gegen Wellen und Wind bis Ibiza anknüppeln. Den Tankwart freut's. Obwohl die Voyager sehr sparsam unterwegs ist, hätte man mit mehr Zeit viel mehr Segeln können und so locker einige hundert Liter Diesel sparen können.

Wenn du mich fragst, wie mir die Reise gefallen hat? Was für eine Frage, es war ein Mega-Geschenk und Möglichkeit, sie war mega in vielen Belangen. Ob ich sie nochmals machen möchte? Nein, aber frag mich das nochmals in zwei Wochen ;-)

Dieser Blog endet somit hier.

Danke an meinen Sohnmann Fin, der mir diesen Blog mal eben mit Open-Source-Software auf eigenen Servern installiert hat und technisch betreut.

Allen treuen Leser:innen ein großes Danke von der Voyager-Crew (voyager.blog@icloud.com). Schön, dass ihr dabei wart und uns hier und da immer wieder Feedback gegeben habt. So waren wir doch irgendwie viel mehr als nur zu viert unterwegs.



Hier liegt sie nun, die Voyager, eng an eng mit Artgenossen.



Das Eingangsschild ist mehr Schein als Sein. Aber trotzdem ein günstig zum Flughafen gelegener Hafen mit allem, was so gebraucht wird. Direkt angrenzend ein unendlich lang erscheinender Sandstrand vom Feinsten.

Freitag, 28.01.2022

Tag 1 danach: Starker Gegenwind, strong headwinds, sehr lange Flugzeit

Nachtrag:

Morgens haben wir noch aufgeräumt, sauber gemacht und uns verabschiedet. Frau Winter von der Chartergesellschaft habe ich noch einen französischen Rotwein zu ihrem heutigen Geburtstag geschenkt, ihr Kollege hatte mir gestern Abend die Info gesteckt.

Im Flugzeug durfte ich mich doch sehr über folgende Ansage des Kapitäns amüsieren, die ich euch hier nicht vorenthalten wollte:

Wir haben starken Gegenwind und erwarten eine sehr lange Flugzeit... Strong headwinds...

Hatten wir das nicht auch schon die letzten Tage? Die Turbulenzen waren dann auch irgendwie ein passender Abschluss einer turbulenten Rundreise.

Das Leben schreibt doch noch immer die amüsantesten Geschichten.

Dafür war die Gepäckausgabe sehr schnell und ich habe einen Zug früher bekommen als geplant.

Danke an die Regie!

Anhang A: Glossar

Ein kleines Glossar für Segellaien zum besseren Verständnis.

AIS (Automatic Identification System)

Die meisten Schiffe sind mit AIS ausgestattet, d. h. sie senden ständig die eigene Schiffsposition (GPS), die Geschwindigkeit und den Kurs. Berufsschiffe melden noch weitere Infos, wie Zielhafen, Ladung etc. Über VesselFinder oder MarineTraffic können so alle aktiven Schiffe verfolgt werden. Die Schiffe können über Namen, Call-Sign (Kennzeichen) oder MMSI (Rufnummer) gesucht werden.

Call-Sign (Rufkennzeichen)

Das Call-Sign wird für deutsche Schiffe bei der Bundesnetzagentur gemeinsam mit der MMSI (s. u.) bei der Anmeldung der Seefunkstelle (Schiffsfungerät) beantragt und ist ein weltweit eindeutiges Rufkennzeichen eines Schiffs im Funkverkehr.

Dinghy (Beiboot)

Das Schlauchbord mit Außenborder leistet insbesondere in Ankerbuchten gute Dienste.

Katamaran

Ein Katamaran ist ein Segelboot mit zwei Rümpfen. Die Vorteile sind: geringerer Tiefgang, i. d. R. deutlich mehr Platz an Bord und er bleibt auch bei Wind und Welle einigermaßen stabil. Er krängt (=neigt sich) nicht, so wie ein Einrümpfer.

Knoten

Die Geschwindigkeit wird in Knoten (Seemeilen pro Stunde) angegeben. Früher haben die Seeleute Knoten in Leinen gemacht, ein Ende über Bord geworfen und gezählt, wieviele Knoten in einer bestimmten Zeiteinheit durch die Hände gleitet sind. Damit konnte die Fahrt durchs Wasser bestimmt werden:

Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Knoten_\(Einheit\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Knoten_(Einheit))



MMSI (Maritime Mobile Service Identity)

Dies ist die Rufnummer des Funkgeräts und eindeutig für jedes Schiff weltweit. Die Nummer muss für deutsche Schiffe bei der Bundesnetzagentur beantragt werden (s. auch Call-Sign).

Seemeilen (nautische Meilen, nm)

Nautische Seemeilen werden zur Angabe von Entfernungen angegeben. Eine Seemeile entspricht ungefähr 1,852km. Eine Seemeile entspricht 1/60 Breitengrad, also einer Breitenminute und kann aus der Seekarte daher gut mit einem Zirkel "abgegriffen" werden.

UTC (Coordinated Universal Time)

Die UTC ist eine eindeutige Weltzeit, unabhängig von Zeitzonen. Sie entspricht unserer Winterzeit minus einer Stunde bzw. unserer Sommerzeit minus zwei Stunden. So kommt es nicht zu Verwechslungen, wenn sich ein Schiff z. B. über Zeitzonengrenzen hinwegbewegt. Beispiel: 13:00 MEZ (Mittleuropäische Zeit) ist gleichbedeutend mit 12:00 UTC.

Windstärken

Windstärken werden in Knoten (Seemeilen pro Stunde) oder in Beaufort angegeben. Die Beaufortskala von 0 (windstill) bis 12 (Orkan) angegeben. Die Windstärke kann mit Phänomen beschrieben werden, z. B. bewegen sich bei Windstärke 4 Zweige, Staub und ein Blatt Papier würde vom Boden angehoben. Es gibt Umrechnungstabellen: <https://de.wikipedia.org/wiki/Beaufortskala>



Anhang B: Steckbrief



Eine Lagoon 46 will von Les Sables d'Olonne nach Mallorca überführt werden. Da sind wir doch dabei...

Name	Voyager
Typ	Lagoon 46, Segelkatamaran, BJ 2022
Werft	Lagoon, Standort Belleville-sur-Vie: www.cata-lagoon.com
Callsign/MMSI	DC4334 / 211841060
Heimathafen	Mallorca, Can Pastilla

Technische Daten

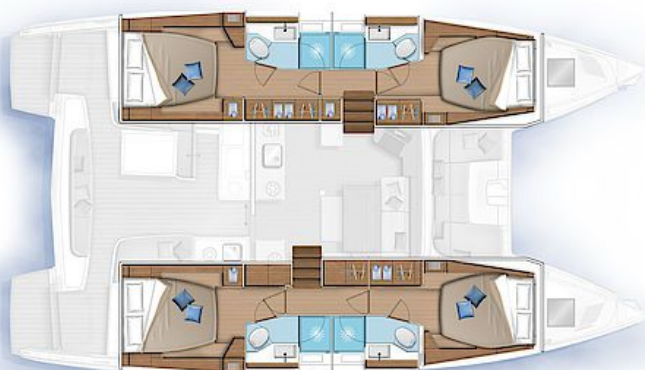
Länge über Alles	13,99 m
Breite über Alles	7.96 m
Tiefgang	1,35 m
Masthöhe	23,21 m
Leer-Verdrängung (CE-Norm)	15,77 t
Squaretop Großsegel	80,5 m²
Selbstwende-Fock auf Rollreffanlage	46,5 m²
Motoren	2x Yanmar 57 PS
CE-Zertifizierung	A: 12, B: 14, C: 20, D: 30 (Personen)

Die Voyager kann ab Juni 2022 hier gechartert werden:

<https://www.charterzentrum.de/yachtcharter-mallorca/can-pastilla/lagoon-46-voyager.html>



Das Erdgeschoss mit Cockpit, Küche, Salon und Trampolinen



Im Untergeschoss: 4 Kabinen



Seitenansicht. Der Steuerstand befindet sich auf der Flybridge im Dachgeschoss.

Anhang C: Aktueller Standort

Über AIS (->Glossar) senden Schiffe weltweit Position, Name etc. Voyager kann, sofern aktiv unterwegs, live getrackt werden.

Schiffskennung

Über die folgenden Informationen kann Voyager dann über Vesselfinder o. ä. live verfolgt werden:

Schiffsname	Voyager
Callsign	DC4334
MMSI	211841060

Links zum Live-Tracking

Vesselfinder:

<https://www.vesselfinder.com/?mmsi=211841060>



MarineTraffic:

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/shipid:6925794/zoom:10>

