

Ein Wiedersehen mit Christina (Türkische Ägäis vom 08.05. bis 22.05.2010)

Es wurde höchste Zeit, endlich wieder raus zu kommen. Schon zwei Wochen später als im letzten Jahr und ich lag immer noch am Steg. Doch jetzt erwartete ich meine erste Crew - wieder die gleiche wie zum letzten Saisonbeginn. Na ja, nicht ganz. Sie waren nun eine Person mehr. Micha hatte sich trotz anfänglicher Skepsis doch überzeugen lassen, mit mir auf Törn zu gehen. Die überschwänglichen Erzählungen vom letzten Törn schreckten ihn wohl zunächst etwas ab. Das Wort 'Christina' konnte daheim kaum noch jemand hören. Aber das war erst recht ein Ansporn für mich, auch Micha von meinen Qualitäten zu überzeugen. Und - das kann ich schon jetzt verraten - ich hatte ihn schon nach einem Tag für mich gewonnen!



Es war ein langweiliger Samstag. Meine Crew kam erst sehr spät, so dass der Eincheck wieder erst am Sonntag stattfinden konnte. Ich begrüßte sie in meinem gastlichen Salon mit kaltem Bier. Am nächsten Morgen holten sich mein Skipper Maddin und Co-Skipper Micha in bewährter Weise bei Gerlinde die besten Tipps zum Törn, während der Proviantmeister Christian und Smutje Alex meine Vorratschapps mit allerhand Leckereien befüllten. Der Eincheck mit Jürgen fiel dann sehr knapp aus, alle kannten sich bei mir an Bord ja schon bestens aus. Prahlern konnte ich mit meinem nagelneuen Großsegel! Was besonders Maddin erfreute, hatte er doch letztes Jahr an der Qualität meines Großs herumgemeckert.

Gegen Mittag ging's dann endlich los. Kurz nach der Hafenausfahrt lies Maddin Vollzeug setzen. Mit bis zu 6,5 Knoten legte ich mich gleich ins Zeug - ich hatte schließlich noch einen Skeptiker zu bekehren. Wir nahmen Kurs auf die im Vorjahr zuletzt besuchte Bucht, die Bigfoot-Bay. Nur fand mein Skipper die Bucht nicht. Wir lagen stattdessen zur Vesper etwas weiter östlich in der Kuyulu Bükü vor Anker. Erst als Maddin eine Seite im Törnführer zurück blätterte, sah er den Fehler. Tja, das kommt davon wenn man sich hier auszukennen glaubt und dann die Navigationsunterlagen nicht so genau wie sonst studiert!

Am Abend wollten wir zum Aurora-Restaurant in Selimiye an den Steg. Wir steuerten auf die Bucht zu, die scheinbar von der Form her nicht so ganz zur Beschreibung im Törnführer passte. Maddin meinte, es müsste da rechts noch eine Einbuchtung geben - die er allerdings auch mit dem Fernglas nicht ausmachen konnte. Vollkommen verwirrt ging er unter Deck. Die übrige Crew machte sich bereits lustig und Alex meinte: "Gleich kommt er rauf und sagt, dass wir in der falschen Bucht sind." Maddin kam sogleich in den Niedergang und rief: "Wir sind in der falschen Bucht!" Zum zweiten Mal an diesem Tag hatten wir eine falsche Bucht angesteuert. Häme und Spott schlug nun dem Skipper entgegen, der so schon zu Beginn des Törns seine navigatorische Autorität arg strapaziert hatte.

Schließlich aber fanden wir doch noch zur richtigen Bucht und kreuzten im Wettlauf mit einer anderen Yacht dort hinein. Zunächst, bei viel Wind, musste ich die zweite, deutlich größere Yacht passieren lassen. In zunehmender Abdeckung lies der Wind dann stark nach und ich konnte enorm aufholen. Wir hatten das Boot, vor allem wegen deutlich besserer Höhe, wieder überholt als schließlich beide Crews aufgaben und mit Maschine die letzten zwei Meilen überbrückten.

Maddin's Schönwettertörns o.G.



Am Steg angekommen, hatte der einstige Gegner, der uns unter Maschine wieder überholt hatte, bereits mit dem Bug voran angelegt. Es war eine 45-Fuß Gibsea - mit englischer Mannschaft und deutschem Skipper. Unser Anlegemanöver bestritt Alex am Ruder und natürlich machten wir es römisch-katholisch, nachdem Maddin vom Steg her ausreichende Wassertiefe bestätigt wurde. Dieses erste Anlegemanöver des Törns war lehrbuchreif, was sogleich die Helfer am Steg und die Wirtin des Aurora mit den Worten "perfect" honorierten. Die Wirtin bekräftigte das dann noch mit: "and I see a lot!"

Der Wirt war ein lustiger Typ. In perfektem deutsch wurden wir begrüßt - und wir mussten uns

gar nicht mehr vorstellen. Er wusste bereits alles über uns. Gerlinde hatte ihn schon ausführlich informiert! Wir speisten dann ausgesprochen gut und in schöner Umgebung direkt am Wasser, mit direktem Blick auf Christina - wieder einmal ein wirklich guter Tipp von Gerlinde.

Männertörn, und doch Ärger mit einem zickigen Weib

Am nächsten Tag machten wir uns in Richtung Yesilova-Golf auf. Zunächst erkreuzten wir die Strecke zwischen der Südküste des Hisranönü-Golfs und einigen vorgelagerten Inseln, was wirklich harte Arbeit war. 20 Wenden innerhalb von 4 Seemeilen direkter Strecke, was für ein Spaß.

Dann wurde das Fahrwasser sehr eng. Wind und ordentliche Wellen mit weißen Schaumkronen standen genau auf den Bug. Maddin lies die Maschine starten und die Genua bergen. Mir passte das aber gar nicht, ich wollte weiter segeln! Also lies ich mir was einfallen: Ich sorgte dafür, dass aus meinem Auspuff ganz viel Dampf austrat. Der Rudergänger Alex bemerkte das sogleich, worauf der Skipper die Maschine sofort wieder abstellen lies - perfekt! Na ja, sie mussten mich dann unter Segel irgendwie aus dem Gefahrenbereich bringen, aber mir war nicht bange, dass sie das nicht schaffen würden. Maddin wollte nun

erstmal freien Seeraum erreichen, um dann in Ruhe die Maschine inspizieren zu können. Das war aber gar nicht so einfach, kamen wir doch in die Abdeckung einer Insel mit stark drehenden Winden. Zu allem Überfluss zwang uns nach passieren der Inseln recht viel Verkehr zu einigen Ausweichmanövern.

Schließlich aber legten wir bei und meine Mannschaft prüfte die Kühlung der Maschine, die nun aber wieder ordnungsgemäß funktionierte. Ich wollte schließlich weiter segeln, anstatt die Zeit mit Maschinenreparaturen zu verschwenden. Also segelten wir weiter - zunächst.

Mein Skipper traute dem Frieden scheinbar nicht und startete ein paar Seemeilen später meine Maschine erneut. Ich war vollkommen überrascht und vergaß so das Kühlwasser ausreichend sprudeln zu lassen. Maddin stellte nun nicht entweichende Luft in den Seewasserkühlschläuchen fest was den Kühlwasserdurchsatz stark einschränkte. Sogleich beschloss er unter Segel in die nächste Bucht, Agil Koyu, einzulaufen, um dort in Ruhe und ohne Seegang das Problem zu untersuchen. Als wir schließlich die



Ankerbucht erkämpft hatten und der Anker geworfen war, wurde von Micha und Alex (bei 16°C Wassertemperatur!) zunächst mein Saildrive am Rumpf inspiziert. Es war nichts am Wassereinlass festzustellen. Nach der Untersuchung von Impeller und Wasserfilter konnte meine Besatzung noch immer keine sichtbaren Probleme erkennen. Maddin telefonierte dann mit Jürgen vom Stützpunkt. Wir sollten die Dichtheit des Wasserfilters prüfen, checken ob die Wasserpumpe tatsächlich Wasser fördert und mal den Luftschlauch des Vakuumventils zuhalten. Alles schien normal zu funktionieren. Mit zugehaltenem Luftschlauch während des Startvorgangs war dann auch schnell die Luft aus dem System und die Kühlung funktionierte ordnungsgemäß. Wiederholte Startvorgänge waren nun alle erfolgreich. Unklar blieb für meine Mannschaft was genau zum Erfolg geführt hatte. Sie wussten ja nicht, dass ich einfach nur endlich weiter wollte und deshalb nun für eine einwandfrei funktionierende Kühlung sorgen musste.



Noch über zwei Stunden bestes Segeln führte uns schließlich an den Steg des Octopus-Restaurants im Söğüt Limani. Wieder wurden wir für unser perfektes Anlegemanöver vom Steg-Personal gelobt. Neben gutem Essen konnte die Mannschaft hier auch duschen. Ich bekam Strom und Wasser - und eine zweite Muring! Der Wind hatte mächtig aufgebrist und mich an die Nachbaryacht gedrückt. Dessen Skipper hatte schon genug Probleme das eigene Boot vom Steg fern zuhalten, weshalb Maddin mit Hilfe der zweiten Muring einen besseren Zugwinkel zum Wind herstellte und so die beiden Yachten auf Abstand brachte.

Nach Bozburun und Bozukkale



Die Vorräte mussten ergänzt werden - inklusive einer Lammkeule, die in Bozburun laut Gerlinde am besten sein sollen. Wir gingen vor dem Hafen auf Rede und der Einkaufstrupp setzte per Dingi über. Mit viel frischem Obst und Gemüse und einer schönen Lammkeule fuhren wir schließlich eineinhalb Stunden später wieder fort. Die Lammkeule wurde vom Şmutje gleich einer ausgiebigen Behandlung unterzogen und frisch eingelegt in meiner Kühlbox verwahrt. Dort sollte sie so bis zum Abend des folgenden Tages reifen, genau wie es uns Gerlinde empfohlen hatte.

Zunächst lange am Wind kreuzend, dann auf halbem Wind und später vor dem Wind segelten wir um das Kap Karaburun. Wir kamen dabei der griechischen Insel Sympi recht nahe, mussten sie aber steuerbords liegen



lassen. Vorher hatte Christian wieder mal seine legendäre Steuerfähigkeit unter Beweis gestellt und für permanent rückdrehenden Wind gesorgt, der uns am Wind segelnd von einem ursprünglichen Nordwest-Kurs auf einen Südwest-Kurs brachte - ohne jede Wende. In der Folge war das Kreuzen dann aber wegen unsteter und sehr schwacher Brise doch sehr mühsam. Zeitweise segelten wir sogar wieder nach Norden, nur um näher an die türkische Küste zu kommen, weil dort meine Mannschaft mehr Wind vermutete. Sie bemühten sich redlich mich unter Segel um das Kap zu bringen. So hatte ich auch keine Einwände für ein ganz kurzes Stück den Motor zu bemühen, um überhaupt weiter manövrieren zu können. Aber schon nach zehn Minuten setzten wir die Fahrt unter Segel fort.



In der Bucht Bozukkale angekommen, folgten wir wiederum einem Tipp von Gerlinde. Wir sollten nicht an das erste Restaurant von Ali Baba gehen (Abzocke), sondern stattdessen tiefer in die Bucht zur Sailors Taverne, im Törnführer 'Çoban Ali' genannt. Dort wurde ein weiteres Mal unser Anlegemanöver ausdrücklich gelobt. Zunächst hatten sie am Steg noch Anweisungen gegeben, das aber schnell gelassen als sie gesehen haben, dass meine Crew ganz genau weiß was zu tun ist.

Diese Taverne ist recht urig. Der Steg entspricht noch am ehesten den früher überall anzutreffenden Steg-Konstruktionen. Die Taverne ist sehr einfach. Trotzdem gibt es Murings, warme Duschen, und wegen der Lage im Nirgendwo rattert hinter der Hütte ein Generator. Für mich gab's allerdings keinen

Strom davon, was auch unnötig war, da meine Batterien noch gut Saft hatten.

Zum ersten Mal während des Törns verließen wir allesamt unsere Christina für längere Zeit, als wir zur hellenischen Festungsanlage wanderten, die sich auf dem Einfahrtshuk der Insel befindet. Einer der Wirtsleute zeigte uns den Anfang des Weges, wobei man nicht wirklich von Weg sprechen kann. Es ging über Stock und Stein und man konnte nur vermuten, dass hier schon vorher irgendwann einmal Leute gegangen waren. Definitiv nichts für Fußkranke. Abgesehen von leichten Hautverletzungen an den Beinen durch Abschürfungen und dornige Pflanzen bleiben wir aber unverletzt. Der Weg hatte sich gelohnt, wurden wir doch mit einer tollen Aussicht belohnt. Zurück an der Taverne nutzen wir mit Freude die Duschkmöglichkeit, da das Meerwasser hier zwar sauber aber mit 16°C viel zu kalt war. Alex beschrieb die Duschen als Hütte mit Satellitenschüssel auf dem Dach. Ich konnte dann aber nur eine Hütte mit Warmwassertank auf dem Dach finden, was mir auch viel logischer erschien. Wie sich herausstellte, hatte Alex diese Tonne nur frontal von vorne und somit nur den runden Boden gesehen und es für eine Satellitenschüssel gehalten. Na ja, Fernsehen beim Duschen, auch nicht schlecht.

Stürmischer Wind?

Am folgenden Morgen hatten wir einen Wind von 7, in Böen 9! Allerdings nicht Beaufort, sondern Knoten. Trotzdem ging es so vor dem Wind unter meiner großen Genua und zeitweise im Schmetterling 11 Seemeilen weiter in eine kleine entzückende Bucht hinter der Insel Arap. Das Ankermanöver gestaltete sich etwas mühsam, der Anker hielt erst beim dritten Anlauf. Ich wollte so etwas Motorzeit schinden, um meine Batterien zu laden, war doch in Kürze ein Nachtschlag geplant. Schließlich lag ich aber sicher mit Landleine zur Insel neben einer deutschen Hallberg-Rassy, der einzigen weiteren Yacht in der Bucht. Meine Besatzung



konnte hier zum ersten Mal ausgiebig baden. Die Bucht ist landschaftlich genial, das Wasser war mit 20°C erträglich warm und natürlich glasklar.

Im Anschluss bekam ich eine Beauty-Behandlung: Während sich Alex um die Lammkeule kümmerte, prüften wegen des für den nächsten Tag und die darauf folgende Nacht geplanten langen Schlages Micha und Martin alle meine Lichter. Ich machte mir einen Spaß daraus meine Schiffsführer etwas an der Nase herumzuführen. Das Spiel hatte ich schon beim Lampentest am Stützpunkt getrieben. So blieb die Rot/Grün-Leuchte am Bug erstmal dunkel. Als Maddin dann anklopfte, machte ich sie an. Auch das Dampferlicht blieb zunächst aus, nur da kann man nicht so leicht dran klopfen. Am Stützpunkt hatte ich ein Einsehen gehabt und lies



sie dann halt doch leuchten, aber jetzt wollte ich das nicht. Es sollte bitte jemand meinen Mast hoch steigen. Ich fand das nicht sehr unverschämt, ich hätte ja auch das Ankerlicht sabotieren können, dann wäre der Weg im Mast noch viel weiter gewesen. Also machten sie an Deck den Bootsmannsitz klar. Unser Profikletterer Alex, der das Lamm bereits im Ofen hatte, stellte Christian zur Überwachung in die Pantry ab und machte sich dann auf zu mir nach oben. Als er das Gehäuse abmontiert hatte, blinkte ich ihm freundlich zu. Er meinte aber, ich solle nicht blinken sondern leuchten und arbeitete meine Kontakte nach. Ganz ähnlich erging es mir dann mit Maddin und Micha an der Bugleuchte. Schließlich verpasste man meinen Genuaschotrollen noch etwas Schmiermittel, nachdem diese vorher unter Last immer furchtbar gequitscht hatten. So war ich top-gepflegt bereit für eine Nachtfahrt. Und die Crew schlemmte im Salon Lammkeule, Wein und Whiskey oder Whisky (das weiß ich nicht mehr so genau, sie hatten irischen und schottischen dabei).

Ab durch die Nacht

Der nächste Tag begann mit wolkenlosem Himmel und null Wind. Es stand ein Schlag von über 100 Seemeilen bis hinunter zum Hassan an. Nur zu schweres Wetter hätte meine Crew davon abhalten können und das war wohl kaum zu erwarten. Eher schon viele Motorstunden, was mich extrem wenig begeisterte. Ich überlegte, ob ich wieder Maschinenprobleme vortäuschen sollte, verwarf den Gedanken aber schnell. Mir würden in der Nacht schon andere "Gemeinheiten" einfallen.

Zunächst ging es tagsüber nach gut zwei Stunden motoren schließlich unter Segel flott voran. Leider kam der schwache Wind auch jetzt wieder genau von vorne, also aus Südost (was gar nicht zu erwarten war), so dass wir kreuzen mussten. Drei Stunden später hatte der Wind ein Einsehen. Nicht etwa in der Richtung, eher in der Stärke. Er war nun mit 2-4 Knoten so schwach, dass wieder der Motor ran musste, so aber wenigstens der Kurs wieder stimmte. Noch vor dem schönen Sonnenuntergang speiste meine Besatzung dann



ausnahmsweise in der Pflicht zu Abend.

Die Wetterlage war etwas unklar. Es hatte sich mittlerweile eingetrübt, das Barometer dagegen war etwas gestiegen. Auch ohne Wolken hätte uns allerdings kein Mondschein durch die Nacht geleitet - wir hatten Neumond.

Pünktlich zum Sonnenuntergang konnte wieder gesegelt werden, jetzt sogar in die gewünschte Richtung. Allerdings kam, kaum dass es völlig dunkel war, etwas Hektik auf. Eine Reihe von gelben Lichtern zeichneten sich am Horizont ab, teilweise schnell blinkend. Nach kurzer Zeit wurden wir auf ein wiederholtes "Sailing vessel" aus meiner Funke aufmerksam. Damit waren wohl wir gemeint und stellten einen Funkkontakt her. Leider war der Fischer an der Funke kaum in der Lage uns in verständlichem Englisch klarzumachen, was wir seiner Meinung nach tun sollen. Maddin ließ erstmal wenden und so aufs offene Meer segeln, um nicht in irgendwelche Netze zu laufen. Dies beruhigte aber die Fischer in keiner Weise und es folgte aufgeregtes Gestammel am Funk. Ein Fischerboot kam schließlich längsseits und irgendwie kapierten wir dann, dass wir ihm folgen sollten. Er sagte dann noch "I show you why", was uns aber eigentlich gar nicht wirklich interessierte. Nur unter Segel ging das Folgen dann aber nicht, da er genau in den Wind abhaute und das ganz schön schnell. Also, schweren Herzens und trotz ausreichend Wind hieß es: Genua weg, Motor an und in dessen Fahrwasser hinterher. Nur, mit meiner bisschen Motorleistung geht selbst das eher langsam.

Das Fischerboot wartete schließlich an einer ganz bestimmten Stelle, die wir offensichtlich hier passieren sollten, um ihr Tun nicht zu behindern oder zu zerstören. Den Grund verriet er uns aber doch nicht, verabschiedete sich und entschuldigte sich für sein schlechtes Englisch. Wir bedankten uns für dessen Umstände und fuhren davon. Erst sehr viel später wurde Micha klar was er gemeint hatte: Es war ein falsch ausgesprochenes "Way", es sollte heißen "I show you way", was er ja auch getan hatte.

Den Fethiye-Golf Backbord querab gab es wieder keinen Wind mehr. Micha kroch für zwei Stunden in die Koje - er wollte zusammen mit Christian die Wache von Mitternacht bis vier Uhr morgens übernehmen.

Es war schon seltsam: Den ganzen Tag hatten wir kein einziges Boot in der Nähe gesehen und kaum war es dunkel, gab es starken Schiffsverkehr überall. So kamen wir während der Nacht dann auch in ein paar unklare Situationen. Am prekärsten war die mit dem uns anblinkenden Frachter, was Micha zum Anlass nahm südwärts abzdrehen. Das passte dem Frachter dann aber auch nicht, denn er hat dann noch zweimal geblinkt. Also ging es für uns nun nordwärts und wir passierten den Frachter, der seinen Kurs nun nach Backbord geändert hatte, an Steuerbord.

Später, in der Schicht von Maddin und Alex, kam nochmals Verwirrung auf, als wir uns einem Lichtergewirr schnell näherten. Eigentlich hatte Maddin die Navigationslichter bereits identifiziert und das Ding sollte vor uns durchgehen. Doch im Fernglas sah es nun sehr merkwürdig aus und es bewegte sich scheinbar nicht mehr. Er änderte den Kurs etwas nach Backbord und meinte, es sähe fast wie eine Bohrinsel aus. Es stellte sich aber schließlich doch als Frachter heraus, der, mit unzähligen Lichtern bestückt, ungewöhnlich langsam fuhr - erheblich langsamer als ich unter Maschine, und das will was heißen.

Dazwischen erlaubte ich mir mehrfach einen kleinen Scherz: Ich manipulierte den Kompassgeber des Autopiloten, was hübsche Pirouetten ergab. Ich hatte den ganzen Tag schon Lust zu tanzen, auch schon als es noch hell war schaukelte ich immer wieder fröhlich zur Musik. Und Alex warf deshalb die Wurst in die Marmelade - kann passieren.

Die schwimmt sogar in Milch

Bei Sonnenaufgang schwamm ich in Milch. Genial! Das Wasser war vollkommen glatt, aber nicht ölig sondern milchig. Die aufgehende Sonne färbte die See komplett weiß. Gegen acht Uhr krochen Alex und Maddin wieder in die Kojen





bis wir schließlich vor der Einfahrt zur Lagune bei Kekova standen. Wir umschifften die Untiefen und ankerten schließlich kurz nach zehn Uhr frei vor dem Dorf Üçagiz beim Hassan.



Erst am Nachmittag erwachte meine Mannschaft wieder zum Leben, bis dahin waren eher die Kojen beliebt. Beliebter war aber auch das 24°C warme Wasser. Vor einer Vesper an Bord unternahmen Maddin und Micha einen Landgang:

Wir organisierten für den nächsten Tag eine Besichtigungstour mit einem Glasbodenboot zu den antiken Felsstädten Teimiussa und Simena, kauften einige Lebensmittel ein und hielten einen netten Schwatz mit Hassan. Wie ich vermutet hatte, konnte er uns eine Transportmöglichkeit zur antiken Stadt Myra beschaffen: Er gab uns einfach sein Auto. Er meinte auch gleich, sollten wir Fischeintopf zum Abendessen wollen, müssten wir ihn vorbestellen. Diesen Fischtopf hatte uns Gerlinde ausdrücklich empfohlen. Wieder zurück an Bord stellten wir also die Anzahl der notwendigen Fischtopfe fest und ich gab die Bestellung dann per Funk an Hassan durch (der immer auf Kanal 16 anrufbereit ist).

Am Abend genossen wir das gute Essen und unsere Christina-Qualität. Es war schon erschreckend, mit welchen Mühen sich so mancher Gast zu seinem Boot zurückkämpfen musste. Hafenkino vom Feinsten! Der eine vertreibt mit seinem Dingi, weil er schon losgemacht hat, dann aber den Motor nicht anbringt. Ob er je angekommen ist? Die nächste Gruppe, bestehend aus vielen Personen in zwei Dingis, eines davon mit fettem Außenborder bestückt, ziehen ruderdnd das Schlauchboot mit Außenborder hinterher, weil auch dieser nicht anspringen will oder wenn doch, immer gleich wieder ausgeht. Wir konnten darüber nur den Kopf schütteln. Unser Yamaha-Quirl läuft absolut zuverlässig und springt garantiert immer an. Was wir dann auch mit viel Vergnügen bei unserer Abfahrt beweisen konnten.

Landgang

Heute musste ich alleine in der Bucht schwagen. Na ja, nicht gerade alleine aber eben ohne Crew. Yachten gab's genug hier und so wurde mir auch nicht langweilig. Trotzdem war ich etwas beleidigt, als sich meine Mannschaft von so einem blöden Motorboot abholen lies, um zu den alten Felsstädten gefahren zu werden. Als ob ich das nicht auch hätte tun können. Bloß wegen so einem winzigen Glasboden im Rumpf. Dadurch sahen sie dann aber außer ein paar alten Amphoren nicht wirklich viel. Nachdem sie noch in Kale, dem früheren Simena, abgesetzt wurden und Ort und Festung besichtigt hatten, kamen sie etwas enttäuscht zurück. Geschah ihnen recht!

Zurück am Boot starteten wir sogleich zu unserer Besichtigungstour nach Myra. Wir setzten mit dem Dingi zum Hassan über und fuhren dann mit dessen altem Mitsubishi L300 zu der bekannten, antiken Stadt. Auf der Fahrt wurden wir von allen möglichen Leuten begrüßt - sie wähten anscheinend Hassan im Auto. Dessen Auto scheint wohl der einzige weiße L300 der Gegend zu sein.

Maddin's Schönwettertörns o.G.



Kurz vor dem Eingang der alten Stadt fing uns ein Tavernen-Besitzer ab, der uns sogleich auf seinen Parkplatz lockte. Er hatte uns schon erwartet, Hassen musste ihn über uns informiert haben. Die kennen sich hier wirklich alle! Wir konnten so kostenlos parken und planten nach der Besichtigung dort etwas zu trinken und gegebenenfalls auch zu essen.



Nach nur drei Minuten Fußweg waren wir schon am Eingang, der in die Ruinen der alten Stadt führte. Neben den zahlreichen Felsengräbern überall am Berghang beeindruckte das noch recht gut erhaltenen Theater. Es war unglaublich heiß dort. Wir versuchten uns vorzustellen, wie es hier wohl im Hochsommer sei und freuten uns schon wieder auf die immer kühlende Brise an Bord unserer Christina. Nach Myra besuchten wir noch die Nikolaus-Kirche unten in der modernen Stadt Demre. Zurück in der Bucht wurden wir neben einem herzlichen Abschied von Hassan's Frau noch mit allerlei Gemüse versorgt.

Meine Mannschaft war zurück und sogleich machten wir uns auf, den Anker zu lichten. Wir fuhren nun beinahe die gleiche Strecke nördlich von Kekova Adasi, welche meine Crew schon vorher mit dem bescheuerten Glasboden-Boot nahm. Unser Ziel war die herrliche Bucht Karaloz an der Südseite der Insel. Leider mussten wir die gesamten sechs Seemeilen motoren - eine nicht so tolle Situation, um so besser war dann aber die Bucht. Maddin hatte mal wieder den richtigen Riecher. Ein genial schöner, bei jedem Wetter absolut sicherer Platz, wo wir auch noch vollkommen alleine waren. Nach knapp eineinhalb Stunden Fahrt fiel gegen Halbsechs mein Anker, unterstützt von zwei Landleinen.

Die Mannschaft gab sich Badefreuden und der Körperpflege hin, was offenbar notwenig war, dem Genuss nach zu schließen. Da wurde ich schon neidisch, war doch mein Spiegel noch von der langen Nachtfahrt um den Auspuff herum recht ruhig. Ich machte klar, dass auch ich gewaschen werden wollte, und so dann machte sich Christian daran mit dem Schrubber meinen Rumpf zu reinigen.



Nach einem wie immer leckeren Abendessen aus Spaghetti mit Zucchini, Auberginen, Tomaten und Gurkensalat war es Zeit für einen Kinoabend. Sie schauten am Notebook das letzte Kolping-Theater an. Da dieses Notebook am FM-Sender im Netzteilbetrieb immer eine schreckliche Brummschleife generiert, probierten sie es per Akku. Natürlich hielt der nicht durch und so musste doch das Netzgerät her, das nun neben der Versorgung des Notebooks auch noch den leeren Akku laden musste. Irgendwie war das zu viel, jedenfalls machte es komische Geräusche, wurde sehr heiß und begann schließlich zu stinken.

Dies belastete meine nach zwei Tagen und zwei Nächten vor Anker eh schon geschwächte Bordspannung zusätzlich. In der Folge stellte Maddin vorm zu Bett gehen nur noch 11,9V fest und schaltete sogleich alle

Verbraucher inklusive Kühlbox und Ankerlicht ab. Ich hatte jedoch keinerlei Bedenken, dass mich hier in der Nacht unbeleuchtet jemand über den Haufen fahren könnte.

Dir mir zuteil gewordene Körperpflege vom Vorabend erwies sich am folgenden Morgen als vollkommen vergebens, hatte doch über Nacht leichter Regen mein gesamtes Deck mit einer dicken Schicht rotem Sand überzogen. Zusammen mit Wasser ergab dies einen unbeschreiblichen Dreck, weshalb meine Crew nicht umhin kam, mich schon wieder zu putzen - sehr zu meiner Freude.

Auf zum Nuri

Nachdem Hassan schon besucht war, ging nun die Tour zu bereits bekannten Wirten weiter. Als nächster stand Nuri auf dem Plan, eine Taverne ganz hinten im Bayindir Limani gegenüber der Stadt Kas. Alex, Maddin und Micha waren, wie auch schon beim Hassen, vor vier Jahren mit der Alito bereits dort gewesen.

Es wurde ein wunderschöner Segeltag, wenn auch die ersten eineinhalb Stunden ohne Wind, was somit meinen Flautenschieber erforderte. Das hatte ich aber so bei Petrus bestellt, da ja meine Bordspannung unbedingt aufgepöppelt werden musste.

Petrus hatte mich auch später erhört, als er wieder, wie auch schon auf dem Weg nach Osten, für Gegenwind sorgte. So kreuzten wir stundenlang bei wenig Welle und Sonnenschein in Richtung Westen. Der Wind briste ständig weiter auf bis in der Bucht von Kas schließlich die Reffgrenze erreicht war. Wir segelten noch ein Stück zwischen den vorgelagerten Inseln durch und legten dann unter Maschine bei viel Seitenwind an Nuri's Steg an. Man übergab uns dort zu unserer Überraschung eine Muring. Leider drohte meinem Heck etwas Steg-Kontakt, was Micha mit ganzem Einsatz zu verhindern wusste indem er, kurz zuvor noch am Ruder stehend, auf den Steg hechtete und meinen Spiegel zusammen mit der Landcrew auf Abstand hielt. Leider hinterließ Micha's Rettungsaktion ein paar schwarze Spuren an meinem Hinterteil, die er zu meiner Freude später aufopferungsvoll zu beseitigen versucht hatte.

Der Wind war sehr viel stärker geworden - wir lagen deshalb sehr unruhig. Und die Muring war ein Witz! Dünner als ein kleiner Finger weckte sie nicht unbedingt viel Vertrauen. Doch eine Alternative gab es nicht. Andere, zunächst frei ankernde Yachten hatten offenbar massive Schwierigkeiten mit dem Halt ihres Grundeisens. Eine benachbarte Boot gab schließlich nach mehrfachen Ankerversuchen auf und legte sich längsseits an den Nuri-Steg, an einen Teil mit auflandigem Wind! So etwas tut man nicht freiwillig!

Nach ursprünglich reichlich Abstand zum Steg lag ich plötzlich nur noch knapp davor. Unklar blieb, ob dies eine Winddrehung bedingte, da die Muring etwas seitlich angriff, oder ob sich der Muringstein in Bewegung gesetzt hatte. Wie auch immer, die Muring schamfilte heftig in meiner Aluklüse, was unter Deck zu lauten Geräuschen führte. Da Maddin der Meinung war, so in der Bugkabine kein Auge schließen zu können, konstruierte er mittels einer zweiten Leine und Stoppersteg auf der Muring einen Hahnpot. Dann zog er beide Leinen hinter den Klüsen mit Hilfe einer dritten Leine zusammen, so dass der Zugwinkel durch die Klüsen wesentlich steiler und damit die Reibgeräusche erheblich reduziert wurden. Geholfen hat's allerdings nicht viel. Es war in der Nacht trotzdem so laut im

Vorschiff, dass Maddin zeitweise in den Salon umgezogen ist. Aber an Schlaf war für ihn eh kaum zu denken. Ich tanzte doch recht wild auf den Wellen und es mangelte ihm auch an Vertrauen in die Muring.

Nebenbei hatte meine Besatzung zuvor beim Nuri natürlich lecker gegessen und ich bekam Strom und frisches Wasser. Nuri selbst ist nicht anwesend gewesen, so dass meiner Crew ein Wiedersehen leider versagt blieb.

Am nächsten Morgen war vollkommen klar, dass wir hier weg mussten. Dieser Platz war bei diesem Wetter unzumutbar. Also beschloss Maddin, es aus der Bucht heraus zu versuchen. Blöd nur, dass an der Einfahrt überall weiße Schaumkronen schäumten und der Wind genau hinein stand. Somit würde es unmöglich sein, die Bucht unter Segel zu verlassen.

Zunächst legten wir bei Seitenwind ab. Dazu machte sich mein Skipper einige Gedanken. Eine Schwierigkeit war der Kanister an der Muring, der unmittelbar vor meinem Bug als Schwimmkörper eingebunden war (deshalb hatten wir auch zuvor die Muring nicht weiter dichtsetzen können). So würde die Muring auch nach dem Loswerfen niemals untergehen und eine Gefahr für die Schraube darstellen. Mit Hilfe einer Führungsleine vom Steg zur Mittelklampe verholte mich meine Mannschaft schließlich ganz ohne Motorunterstützung eine knappe Schiffslänge vom Steg weg bis mein Antrieb aus dem Gefahrenbereich der schwimmenden Muring war. Dann machten wir uns auf ins Wellenbad.

Allerdings blieb es bei einem sehr kurzen Versuch. Kaum aus dem Windschatten, reduzierte sich meine Geschwindigkeit durchs Wasser bei Marschfahrt auf 0,3 Knoten. Maddin probierte gar nicht, mit noch mehr Drehzahl dagegen anzukämpfen. Es war mit meinen 29 PS schlicht hoffnungslos!

Also abdrehen und zurück in die Bucht, jetzt allerdings keinesfalls zurück an den Nuri-Steg. Stattdessen versuchten wir frei zu ankern. Wenn es in der Bucht nur nicht so tief wäre. Deshalb mussten wir den Anker dicht unter Land werfen. Beim zweiten Versuch hat das dann sogar geklappt, der Anker schien absolut fest. Allerdings waren meine kompletten 70 Meter Kette draußen. Und das könnte wegen dem nun großen Schwójkreis zum Problem werden, sollte der Wind drehen.

Wir lagen also nach nur einer Seemeile Fahrt wieder in der gleichen Bucht wie zuvor, über die heftige Böen mit bis zu 8 Windstärken donnerten. Immer wieder piffen kleine Windhosen übers Wasser, eine davon traf mich voll. Ich kränkte im Stand und ohne Segel ebenso wie sonst beim Am-Wind-Segeln, glücklicherweise flog nichts weg. Uns stand somit ein unruhiger, untätiger Tag und eine ebensolche Nacht bevor. Und das schlimmste: Das Wetter sollte sich laut SMS-Wettervorhersage tagelang nicht ändern.

Ich vertrieb mir die Zeit mit Tanz. Ich nutzte die Böen, um mich von Steuerbord nach Backbord und zurück zu drehen, garniert mit einigen Pirouetten. Aufgrund der ständigen Winddreher und meiner Bewegungen sprach auch immer wieder irgendein Alarm an. Positions- und Tiefenalarm waren aktiviert, um uns rechtzeitig zu warnen. Dabei hatten wir während meines Tanzes immer wieder plötzlich nur noch ganz wenig Wasser unterm Kiel - zumindest laut Echolot. Die normalen 15 Meter reduzierten sich dabei teilweise auf nur einen Meter! Aber immer nur für einige Sekunden, um gleich danach wieder die 15 Meter anzuzeigen. Es geschah immer wenn ich mich gerade mit dem Heck im Wind befand, ich somit über meine Ankerkette trieb. Es war wohl die eigene Kette, welche das Echolot erfasste. Maddin fand meine Tanzerei irgendwie nicht so prickelnd, zumal alle anderen Yachten in der Nähe mehr oder weniger ruhig mit dem Bug im Wind standen. Aber ich bin eben kein gewöhnliches Boot!

Zum Abendessen gab's leckeren Reis mit Scheiß und anschließend wieder Kino-Abend. Dieses Mal wurde 'Kali Orexi' gespielt, eine Diashow des Segeltörns vom letzten Herbst im Dodekanes.

Soll'n wir oder soll'n wir nicht?

Unser nächster Schlag musste mindestens bis Kalkan gehen, da es dazwischen keinerlei Liegemöglichkeiten gibt. Kreuzend sind so gut 30 Seemeilen zurückzulegen, ganz zu schweigen vom Zeitbedarf bei hoher Welle gegenan. Ein ganzer Tag war daher einzukalkulieren. Aufgrund der Wetteraussichten planten wir dies jedoch nicht für den nächsten Tag.

Allerdings war Maddin morgens um sechs bei Sonnenaufgang trotzdem bei mir an Deck, um die Lage zu prüfen. Die weißen Schaumberge vor der Bucht standen unverändert, jedoch machten sich einige Nachbarlieger gerade auf den Weg. Mein Skipper kam nun ins Grübeln, ob wir es auch versuchen sollten. Das Grübeln wurde noch stärker, als die erste Yacht in den Wellen verschwand und nicht wieder auftauchte. Abgesehen von dem etwas unwahrscheinlichen Fall, dass sie gleich gesunken ist, bedeutete dies möglicherweise ein etwas zahmeres Wasser als noch gestern. Andererseits hielt unser Anker ganz vorzüglich - und wer weiß, ob wir das bei einem neuerlichen Abbruch je wieder so hinkommen hätten. Also gab Maddin, auch wegen der letzten zwei wenig erholsamen Nächten, der noch warmen Koje den Vorzug.

- Was später zunächst nach einem Fehler aussah. Der Wind war deutlich abgeflaut - die Schaumkronen beinahe verschwunden. Nur, es war nun schon Halbfünf und somit eigentlich zu spät, um noch zu starten. Wir wagten es trotzdem! Und es war absolut richtig! Sogar die Abfahrtszeit erwies sich im Nachhinein als goldrichtig. Manchmal muss man halt der Koje den Vorzug geben, dachte Maddin. Beim jetzigen Wind konnten wir gerade eben vernünftig segeln, mit dem zweiten Reff in beiden Segeln.

Regnen hätte es allerdings nicht unbedingt müssen. Maddin am Ruder benötigte doch tatsächlich sein Ölzeug! Das war das erste Mal überhaupt, dass er dieses auf See bei einem "Maddin's Schönwettertörns"-Törn angezogen hatte. Bald schon zeigte sich die Sonne jedoch wieder und es folgte noch ein munterer Segeltag mit richtig viel Speed (und wenig Höhe). Na ja, das Mehr an Strecke versuchte ich eben mit Geschwindigkeit zu kompensieren. Mit der Höhe wurde es schließlich besser, je weiter der Wind abflaute und Maddin die Genua im Laufe des Tages ausreffen ließ.

Hoher Seegang und viel Lage förderten eine Schwäche meiner an sich genialen Fender-Befestigung zu Tage. Die Fender bleiben nämlich immer an meiner Reling fixiert und werden während der Fahrt einfach an speziellen Haken parallel zu den Relingdrähten eingehängt. Bei dieser Fahrt jedoch schlugen die Wellen einen der vorderen Fender aus seiner Verankerung. Bange Minuten, der Webleinsteg möge doch bitte halten, hielten mich in Atem. Zumal in dieser Situation niemand aufs leeseitige Vordeck klettern konnte.

In der Kalkan-Bucht angekommen, steuerten wir nicht den Hafen, sondern die Bucht Yesikög im Norden an. Das war auch gut so, denn alle anderen Yachten, die mit uns Kalkan angelaufen hatten, kamen schließlich auch noch - der Hafen war offensichtlich voll.

Wir suchten uns eine Stelle zum Ankern mit Landleine und Heck zum Wind. Alex und Micha machten sich mit Dingi und Schwimmleine (aber ohne Außenborder) in Richtung Ufer auf. Wir dachten zunächst, die Leine würde locker reichen und belegten den einen Tampen gleich an einer meiner Heckklampen. Nur sowohl ich als auch die Jungs im Dingi vertrieben ordentlich, so dass die Schwimmleine einen weiten Bogen im Wasser beschrieb und das Schlauchboot so kaum mehr zu rudern war. Zu allem Überfluss ist die Leine auch zu kurz gewesen, weshalb Maddin versuchte, eilig einen weiteren Festmacher dran zubinden. Alex und Micha bekamen das jedoch nicht so recht mit und schimpften lautstark über die Bucht, man möge doch bitte mehr Leine geben.

Auch dieser zusätzliche Festmacher erwies noch als zu kurz und daraufhin brach die Crew das Manöver ab.





Es musste nun halt doch ganz klassisch ausgeführt werden. Also Motor ans Dingi, die gesamte Schwimmleine hinein und dann zuerst an Land fixieren. Als Christian dann den Anker abgelassen hatte und Maddin mit dem Heck voraus in Richtung Dingi fuhr, konnte schließlich der Tampen bequem übernommen und belegt werden.

Kurz darauf versuchte eine große alte Schweizer Yacht ein ähnliches Manöver. Auch dort wollte man nur mit Ruder "bewaffnet" eine Leine mit dem Dingi von der Yacht zum Land durchs Wasser ziehen. Nach unseren Erfahrungen war klar, dass dies nicht klappen konnte, zumal die Mannschaft dort eine sehr schwere, nicht schwimmfähige Leine benutzte. Also starteten Maddin und Micha in meinem nun motorisierten Dingi zu ihnen, um Hilfe zu leisten. Die wurde dort gern angenommen und so versuchten die beiden deren Leine an Land zu ziehen. Die Schweizer wollten sie aber anscheinend keinesfalls vom Boot losmachen. Zusätzlich erwies sie sich auch als entschieden zu kurz. Hinzu kam die schlechte Manövrierbarkeit des Langkielers bei Rückwärtsfahrt, so dass letztendlich unsere 1,5PS am Dingi deren Yacht quer durch die Bucht ziehen mussten. Mit 10 Meter mehr Leine hätte es sogar geklappt. So aber war nach endlosem Ziehen schließlich der Sprit fast aufgebraucht und meine Schiffsführungs-Crew entnervt.

Sie kamen zum Nachtanken zurück zu mir, stellten dann aber bei uns selbst ein Problem fest. Mein Anker schien nicht zu halten! Ich war mittlerweile deutlich näher an furchteinflößenden Steinen in Ufernähe. Die Schweizer mussten deshalb erstmal selbst klar kommen, während bei uns kurz vor nächtlicher Dunkelheit die Landleine gelöst und der Anker auf ging. Nach zwei neuerlichen Ankermanövern saß er schließlich. Die Schweizer hatten sich während dessen fürs frei Schwimmen entschieden.



Unser Abend endete schließlich mit Rigatoni Gorgonzola, Wein, Bier und Whisky, gefolgt von einer erholsamen, wenn auch kurzen Nacht. Denn für morgen stand ein langer Schlag an, nach Nordwesten an den sieben Kaps entlang. Wir mussten also mit Sonnenaufgang starten, um die 40 Seemeilen Kreuzkurs bis zum Abend schaffen zu können.

Regatta

Um zwanzig Minuten nach sechs waren wir also bereits unterwegs und motorten bei fast völliger Flaute und noch immer zwei Meter hohen Wellen gut zwei Stunden lang. Dabei löste sich ein anderes ganz unangenehmes Problem: Die Toilette lies sich nur noch mit Mühe und gegen hohen Druck abpumpen. Es hatte den Anschein, als ob der Fäkalientank voll sei, was er aber definitiv nicht sein konnte. Dazu war das Problem zu kurz nach der letzten Leerung aufgetreten, außerdem zeigte auch die Füllstandsanzeige rein gar nichts an. Da der Pumpenhebel immer wieder nach oben herausgedrückt wurde, musste im Tank ein Luftüberdruck geherrscht haben. (Oder sollte man besser von Gas sprechen?) Wir hatten den Verdacht einer Verstopfung der Tankbelüftung, möglicherweise ausgelöst durch viel Lage am Vortag. Da auch Tank-Abpumpen nichts half, gab es nichts was wir dagegen hätten tun können (oder wollen!). Wie auch immer, beim Ritt durch die hohen Wellen stieg plötzlich ein furchtbar intensiver Fäkalgeruch über das Deck. Die Blockade hatte sich offenbar gelöst, die Toilette funktionierte wieder einwandfrei.



Etwas später, bei herrlichem Sonnenschein, hatten wir dann Wind mit drei Beaufort - natürlich genau von vorne. Wir waren gerade auf Backbordbug als schließlich eine zweite Yacht auf Steuerbordbug unseren Kurs einige hundert Meter voraus kreuzte. Das weckte natürlich den Ehrgeiz - nicht nur bei mir, sondern auch bei Skipper und Crew.

Es stellte sich schnell heraus, dass die andere Yacht merklich mehr Höhe laufen konnte. Ich musste also versuchen, dies mit mehr Geschwindigkeit zu kompensieren. Dabei war es schwierig zu erkennen, wer nun mehr Speed nach Luv machte, da beide Boote fast immer auf gegensätzlichem Bug unterwegs waren, sich also die Kiellinien immer wieder kreuzten.

Schließlich, nach einer Wende auf Steuerbordbug, lagen wir zwar deutlich hinter dem nun ebenfalls auf gleichem Bug segelnden Gegner, aber auch weiter in Luv. Und wir waren erheblich schneller! So näherten wir uns immer mehr, leider auch was den seitlichen Abstand angeht. Deren Weg nach Luv ist einfach besser gewesen. Sie waren jetzt Steuerbord voraus in Lee, hatten also neben der Tatsache, dass wir ohnehin Überholer waren Wegerecht. Trotzdem konnten sie nicht einfach in unsere Kurslinie hinein wenden. Deshalb wendeten wir etwas früher als eigentlich notwendig, um denen die bald notwendige Wende zu ermöglichen. Als diese schließlich absolviert war, stellte sich heraus, dass wir sie inzwischen deutlich abgehängt hatten. Das Rennen war vorerst gewonnen.

Aber das Ziel war noch fern und wir freuten uns auf ein weiter andauerndes Duell. Die Mannschaft der anderen Yacht erwies sich jedoch als Spielverderber, indem sie sich unter Maschine auf direktem Weg nach Luv davon machten. Ich hatte sie wohl mit meiner überlegenen Geschwindigkeit völlig frustriert.

Als wir schließlich alle Kaps passiert hatten, war auch für uns das Segeln zu Ende. Wir nutzen die Windabdeckung für die überfällige Vesper aus Kartoffeln mit Thunfisch-Dip. Schon gegen Halbdrei

erreichten wir die Ali-Bucht, auch Cold-Water-Bay genannt. Auch diesen Wirt hatte meine Besatzung schon mit der Alito besucht, doch dieses Mal entschieden sie sich für einen Ankerplatz hinter der vorgelagerten Insel Gemiler. Hier war es extrem kommerziell. Eis-, Gemüse-, Obst- und Brotverkäufer gaben sich die Klinke in die Hand (wenn ich eine solche hätte). Natürlich war da auch ein freundlicher Ankerhelfer, der seine Dienste gegen Bezahlung anbot. Da er uns genau gesagt hat, wo wir den Anker werfen und wie viel Kette wir stecken sollten und es so dann auch ganz perfekt gepasst hat, handelte es sich allerdings nicht um rausgeschmissenes Geld.



Wir waren schon an schöneren Plätzen gewesen, was weniger am Platz an sich als eher am regen Betrieb hier lag. Es kamen noch einige weitere Yachten, die schließlich alle knapp neben mir

festmachten. Von Alleinsein keine Spur mehr. Meine Mannschaft flüchtete daher an Land und besichtigte die alte Festungsrue auf der Insel. Dabei setzen sie im Dingi an meiner Landleine entlang zum Ufer über und stiegen von dort direkt zur Festung hoch. Sie sparten sich also den Weg zum offiziellen Eingang. Das hatte den angenehmen Nebeneffekt, kein Eintrittsgeld bezahlen zu müssen.



Oben angekommen hatten wir eine tolle Aussicht bei tollem Wetter. Wir blickten über die Bucht bis nach Rhodos und genossen die Abendsonne. Zurück an Bord speisten wir dann nicht weniger genüsslich Spaghetti mit scharfer Soße, natürlich zubereitet von unserem fähigen Smutje Alex.

Auf in den Fethiye-Golf

Unser nächstes Ziel hieß Fethiye-Golf und ich hatte es recht eilig. Mit weit über sechs Knoten unter zunehmender Reduzierung der Segelfläche ging es innerhalb von etwas über drei Stunden bis an die Westseite in die entzückende Bucht 'Kuyruk'. Leider lagen schon zu viele Yachten dort, so dass wir keinen geeigneten Platz mehr fanden. Wir mussten uns mit Vesper-Ankern begnügen, mitten in der Bucht bei über 20 Meter Wassertiefe und Bratwurst.



Notgedrungen segelten wir danach weiter in den Golf hinein, zur Bucht 'Manastir'. Auch hier war es sehr schön aber durch viele Boote und einen Wirt mit großer Steg-Anlage nicht sehr exklusiv. Wir machten wieder mit Landleine fest. Während Alex und Micha mit der Leine im Dingi ans Ufer führen, kämpfte Maddin mit mir und dem Wind. Wegen der seitlich einfallenden Böen war es schwierig gewesen, mich in eine gute Position zum Werfen des Ankers zu bringen. Schließlich lagen Anker und eine erste Landleine, doch die Dingi-Mannschaft fuhr nochmals mit einem Festmacher davon. Der Skipper wollte eine zweite Landleine haben. Dies gestaltete sich offenbar etwas schwierig - und lustig, zumindest für uns Zuschauer: Alex wollte den Tampen über einen Busch direkt am Ufer heben. Leider verhedderte sich die schwere Trosse im Geäst und war zunächst nicht wieder vom Busch zu trennen. Schließlich, als Micha und Alex mit vollem körperlichen Einsatz endlich den Festmacher wieder frei hatten, verhakte er sich am Grund der Bucht an einem Stein. Micha zog vom Dingi aus mit aller Gewalt, doch die Leine war fest. Es dauerte so einige Zeit auch dieses Problem zu lösen bis ich schließlich an zwei Landleinen sicher befestigt war.

Das Dingi benutzten sie wegen des überraschend kalten Wassers: Es hatte hier nur 16°C! Niemand hatte so Lust zum Baden verspürt. Das galt eigentlich auch noch am nächsten Morgen, als die Landleinen wieder eingeholt werden sollten. Doch bei Micha's Versuch ins Dingi zu springen, hatte er es leider fast verfehlt. Er war zu sehr seitlich eingestiegen, was mein Tender gar nicht mag und deshalb Micha abgeworfen hat. Es wäre auch zu schade gewesen, nicht in dieser wunderbaren Bucht zu baden. Ganz schnell kam Micha allerdings an der Leiter aus dem kalten Nass auf die Badeplattform geklettert.



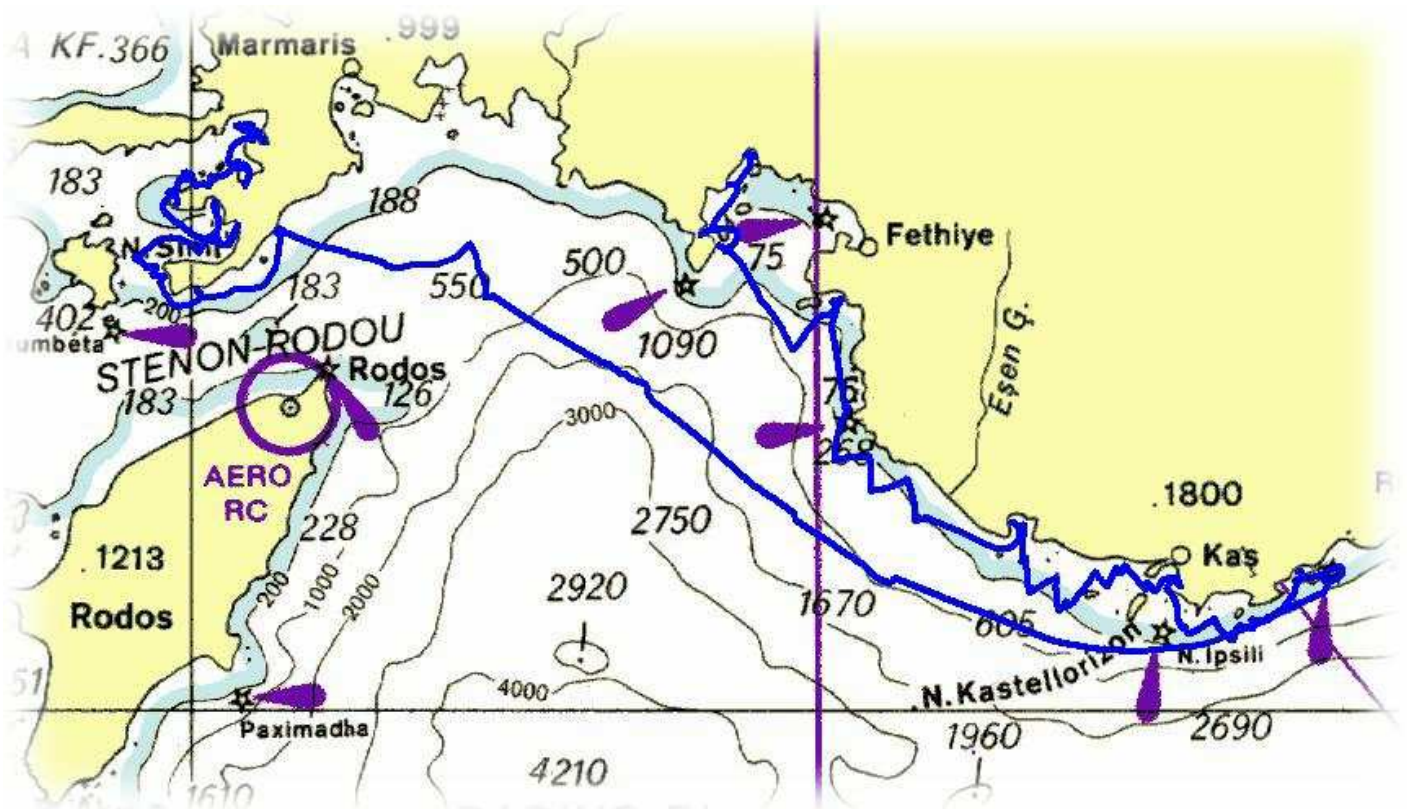
Der letzte Schlag

Sehr gemütlich und meist unter Maschine ging es zum Schluss nach Göcek. Zuvor machten wir noch eine Vesperpause in der vielleicht schönsten Bucht des Fethiye-Golfs, in Boynuzbükü. Ein letztes Mal ankern, (bei leichtem Regen) lecker an Bord essen und in herrlichem Wasser baden. Auf dem letzten Stück bereitete mir Maddin trotz sehr geringem Wind noch mal die Freude ein Stück zu segeln bis

mich schließlich Micha perfekt längsseits an die Tankstelle legte. Ebenso perfekt steuerte mich der Skipper dann das letzte Stück zur Göcek-Marina an den Steg. Für meine Crew war der Törn nun zu Ende, auf mich wartete am nächsten Morgen die Rücküberführung nach Göcek.

Nach Auscheck und leckerem Abendessen in Göcek nutzen wir ein letztes Mal Christinas Kojen. Leider viel zu kurz, wir mussten schon um acht Uhr von Bord. Ein langer Tag in Göcek wartete auf uns - unser Flug ging erst 13 Stunden später. Nach der Verabschiedung von Christina vertrieben wir uns die Zeit mit Frühstück, Mittagessen, Eis-Essen, Abendessen und dem Auswählen der jeweiligen Taverne. So kannten wir schließlich jedes Haus des kleinen Ortes. Das lange geplante Highlight bildete der Besuch des Barbers. Alex, Micha und ich waren vor vier Jahren schon einmal da gewesen und es hat sich auch dieses mal wieder wirklich gelohnt. Neben Spezial-Bart-Rasur und ganzheitlicher Rasur bei Micha wurde mein verspannter Nacken sogar mit einer Massage verwöhnt.

Christina war längst unterwegs nach Orhaniye, als uns schließlich unser Transfer zum Flughafen brachte. Was sich dann auf dem Flug abspielte, ist eine ganz neue Geschichte. Ein unvergessliches Erlebnis!



(Ein Törnbericht von Martin Werwein, 2010)