

sampo



bericht meiner reise von malaysia nach aegypten mit der dakini
27.11.2017 – 16.3.2018

liebe freunde,

es kommt dann eben doch immer ganz anders als gedacht oder geplant. ich wollte mindestens zwei oder drei zwischenberichte schreiben, wie z.b. ankommend langkawi, ankommend malediven, ankommend red sea – hab' ich nicht gemacht. jetzt sitze ich seit vier tagen zuhause, draussen hat es geschneit und ich will euch jetzt schreiben wie es so war.

vielleicht hat meine reise vor einem jahr begonnen, da hatte ich die vollendung meiner weltumsegelung schon ins visier genommen und war mit der dakini in malaysia unterwegs. prüfen, wie fit die dakini für diese reise wäre und „eigentlich war alles bestens“ in ordnung. mein „bestens“ zeigte sich dann, vor der dreimonatigen reise, allerdings als recht relativ: es gab noch ein berg arbeit, aber die dakini ist eine alte dame mit ihren 40 jahren.

zur vorbereitung ist walter schon am 27. november fuer 10 tage mitgekommen, das war ein grosse hilfe, aber auch zehn tage arbeit. bis zum start zur ersten etappe nach phuket, war es also ein knapper monat, jedoch waren einige ausruestungsteile auch zu weihnachten nicht fertig. na ja, es waren eher die „luxurioesen“ dinge wie z.b. die verknuepfung/ueberlagerung der wetterkarte mit der seekarte, oder das email- und gribfile-programm ueber kurzweile und pactor. wir hätten das alles gerne benutzen wollen, fuer beides gibt es aber eine parallelloesung.

walter konnte es, entgegen unserer erwartung, leider auch auf den malediven nicht installieren. wettgemacht hat das alles das iridium satelliten telefon und mailprogramm.

mein 15 jahre alter wassermacher war am ende. der 5.000 meilen-törn mit wenig regenerwartung verlangte nach einem neuen wassermacher. das war nicht wirklich alles, was erledigt werden musste, doch fand ich auf pangkor island gluecklicherweise fachkundige hilfe bei der abarbeitung der aufgaben:
das neue iridium telefon musste – mit aussenantenne – installiert werden,
der trinkwassertank gereinigt werden,
ein kutterstag geriggt werden,
die belueftung des dieseltanks überprüft/instand gesetzt werden,
der neue wassermacher angeschlossen werden,
zur facebookgruppe red sea sollte kontakt aufgenommen werden und
das ais (automatic identification system) musste installiert werden.
natürlich war's das nicht, es gibt immer noch die vielen kleinen und die schönheitsreparaturen. einzelne arbeitsschritte auf dem schiff dauern immer ca. 4 stunden, und es gibt unglaublich viele groessere und kleinere notwendige arbeitsschritte.

bis zum 19 dezember lag das schiff noch an land, dann wurde es ernst, die dakini bekam wasser unter den kiel und ... leckte tatsächlich nirgendwo.

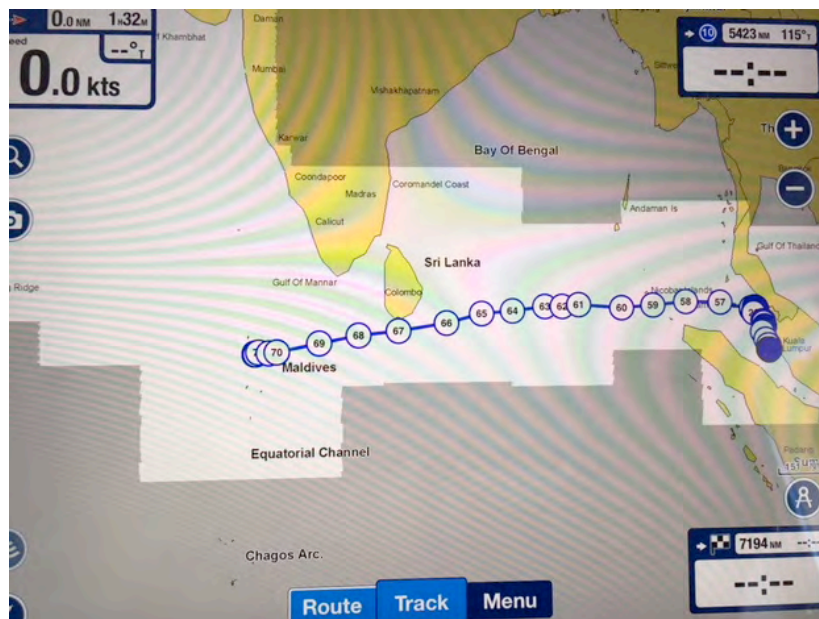
gerade rechtzeitig zum gemeinsamen christmas potluck diner. erstaunlich: ungefaehr 60 menschen aus aller herren laender leben in der marina auf ihren schiffen, und arbeiten darauf. jeder hat etwas eigenens gekocht und mitgebracht. die verschiedenen speisen waren delikat und international. es wurde nicht nur gemeinsam gegessen, es gab auch eine ungewoehnliche bescherung: jeder macht ein geschenk, anonym verpackt. wird dein name aus dem hut gezogen durftest du ein geschenkpaket aussuchen. du musstest es sofort auspacken und konntest es ggf. auch gegen ein geschenk, das schon vorher ausgelost war, eintauschen. ich traf auf einen schoenen regenschirm, der bis zum ende noch 6 mal getauscht wurde und beim letzten ausgewaehlten schliesslich landete. ich landete bei einer holzplatte ca 40/40 mit einem schoenen spruch, allerdings nicht besonders einsatzfaehig.

die reise ins mittelmeer hatte ich in 4 etappen geplant: nach phuket, zu den malediven, nach hurghada, schließlich zurueck ins mittelmeer wo die dakinigeschichte 1982 begonnen hat. für jede etappe war eine neue crew eingeplant:

die erste etappe:

es lag nicht an der crew, doch wurde aus phuket nur langkawi und steffi, von allen crewmitgliedern die mit der groessten hochsee-

erfahrung, hatte insgesamt nur einen halben tag wind, das kann eben leider auch passieren und tut mir leid.



pangkor island – malediven (das sind nicht immer tagesetappen sondern auch groessere kursaenderungen)

die etappe endete ausserdem bereits in langkawi, weil die nur 2 jahre alte lichtmaschine funken stieb und beunruhigend heiss wurde. gluecklicherweise gibt es einen chinesischen lichtmaschinenworkshop, der diesen alternator auch reparieren konnte.

ich hab dem frieden aber nicht getraut und mir mit der uebernaechsten crew eine ersatzlichtmaschine mitbringen lassen. so ein langfahrtschiff ist schon auch ein ersatzteillager.

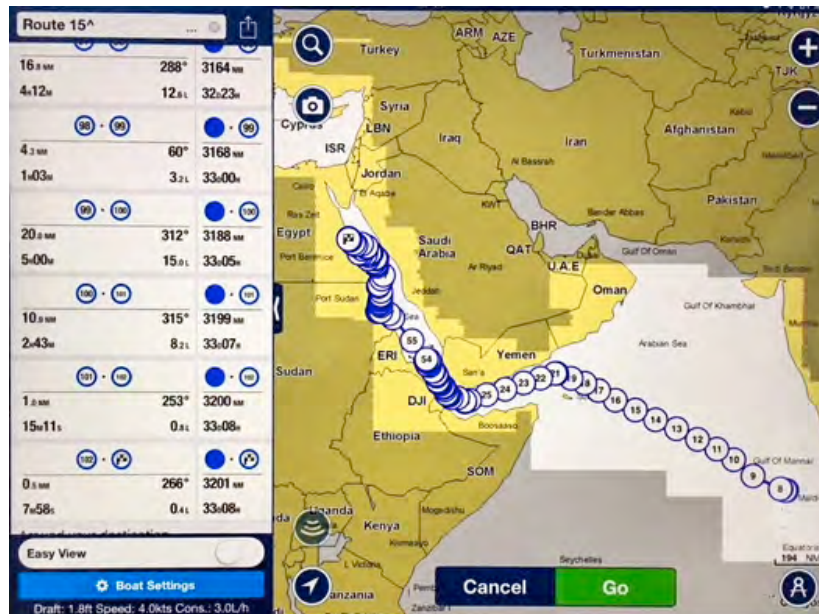
dies war die kuerzeste strecke und eben kein segeln. schade.

die zweite etappe, langkawi – malè:

beate und rudolf hatten dann schon einige ersatzteile im gepaeck, u.a. ein anderes notebook (mein windows-notebook hat schon in der vorbereitungsphase aufgegeben). im nu waren die 22 kg freigepaeck erreicht. weihnachtlich war eine dose mit nusschifferl von sabine. skurril ist der malaysische (christliche!) weihnachtsrummel bis hin zur beschallung „let it snow, let it snow“.

die abreise zu den malediven verzoegerte sich, weil eben die lichtmaschine noch nicht fertig war. es hat aber auch eine qualitaet langsam abzufahren. der ersatz fuer den schleppgenerator zur stromproduktion, in singapore bestellt, war leider falsch, es war ein windgenerator, der, hinterlistig, falsch gepolten strom anbot. obwohl das geraet aus dem „nahen“ singapore kam, war zu wenig zeit es noch einmal umzutauschen, jetzt hat die dakini halt auch noch einen windgenerator (mit noch

unklarer leistungsausbeute). eins greift ins andere: auch als segelyacht brauchen wir viel strom. es laufen stets ein computer zur navigation, fuer das ais und das radar. als zweitsystem auch ein ipad. und dann braucht der wassermacher, der aus meerwasser unser trinkwasser erzeugt, strom, denn unser trinkwassertank fasst nur 270l. für eine lange etappe reicht das nicht. wir mussten also einen sicheren und leistungsfähigen generator beschaffen: neu gekauft in deutschland das modell sailing gen, und schließlich von der crew 3 nach male mitgebracht. und montiert.



malediven – port ghalib . viel kreuzen im roten meer

die trinkwasservorraete fuer 30 tage zu stauen ist gar kein so grosses problem (wir hatten auch einen gehörigen wasservorrat fuer den fall eines ausfalls des wassermachers, die wassermenge zum kochen, geschirrspuelen, waschen und eben duschen ibraucht mehr als man meint. duschen war so immer eine 2-phasen aktion: mit der deckwaschpumpe duschen, so lange und ausgiebig wie gewuenscht, und dann mit einem dreiviertel liter trinkwasser aus der flasche suess abduschen. spaeter als der wassermacher wegen der laengeren motorstrecken viel wasser produzierte war dies kein problem mehr, so steigt der luxus. im zuge des lernprozesses „wassermacher“ hatten wir mehrere tage keine wirklich trinkbares wasser. ich hatte die anleitung, vor dem anschalten den wassermacher 15 minuten „leer“ laufen zu lassen, nur auf die erste inbetriebnahme bezogen. das war falsch, nach dem lernen schmeckt das wasser wieder gut. gelernt: für die einwandfreie produktion muss mindestens 1x taeglich wasser produziert werden. jetzt ist er gereinigt und „eingemottet“.

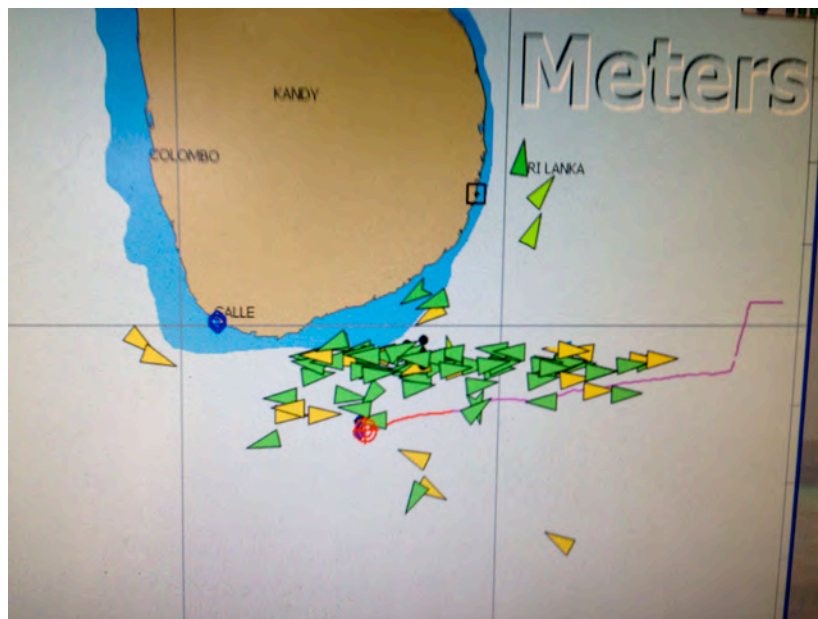
die 4 tage zusaetzlichen aufenthalt in langkawi (marina telega) hatten den vorteil, dass beate dort feststellte, sich mit der enge auf der kleinen dakini nicht ausreichend wohl zu fühlen. sie ist

daher wieder abgereist. schade, aber richtig entschieden, solch einem gefuehl muss man nachgeben.

sie hat bei der proviantierung dann noch aktiv mitgewirkt. für die verbliebene zwei-personen-crew heißt es nun allerdings auch, dass sich nur zwei abwechseln können, damit weniger schlaf, weniger wachfreie zeit bleibt.

aber: endlich war ein schlusspunkt gesetzt mit ersatztechnik oder reparatur, alles funktionierte in dem maß, in dem es für die reise erforderlich war, und hat dann auch gut durchgehalten.

bis kurz vor sri lanka segelten wir streng nach westen (meist nicht mehr als 10 knoten wind), noerdlich der schiffahrtsroute mit ihren unglaublich vielen schiffen. dann haben wir diese route gekreuzt und leicht suedlich auf die malediven zugehalten. dank ais (automatic identification system) ist ein solches kreuzen gut zu ueberschauen. auch akzeptiert die grossschiffahrt das wegerecht eines seglers. es war kein einziges ukw gespraech nötig und immer genug raum. dennoch blieben diese immer wiederkehrenden begegnungen von david mit goliat aufregend.



die dritte etappe, malè – hurghada:

eva und walter haben dann auf die malediven noch mal richtig viel ausruestung mitgebracht. u.a. einen neuen wassergenerator, die ersatzlichtmaschine, ersatzcomputer fuer 12 volt, etc.

rudolf hat sofort nach dem ankommen noch einen malediven-inselurlaub angehaengt.

noch in malaysia war ein fischer beim aufholen seines netzes (rund um unsere ankerkette aber völlig ohne unsere schuld) uns mit seinen faehnchen so nahe gekommen, dass der lack an steuerbord beschaedigt wurde. das haben wir leider erst zu spät entdeckt und vom lack der dakini hatten sich bis zu den malediven

grössere flächen abgelöst. der versuch diese flächen mit dem wasserpass-markierungsband zu flicken war nicht besonders erfolgreich, in port ghalib muessen die flächen nun gestrichen werden.

von den politischen unruhen auf den malediven wurden wir nicht berührt. aufregender (auch mahnender) waren die explodierenden gasflaschen auf einer, in der lagune ankernden, segel(charter)yacht. sie ist dann ausgebrannt und gesunken, jetzt schauen nur noch die mastspitzen aus dem wasser. ein trauriges bild.



(ob das bis hurghada reicht?)

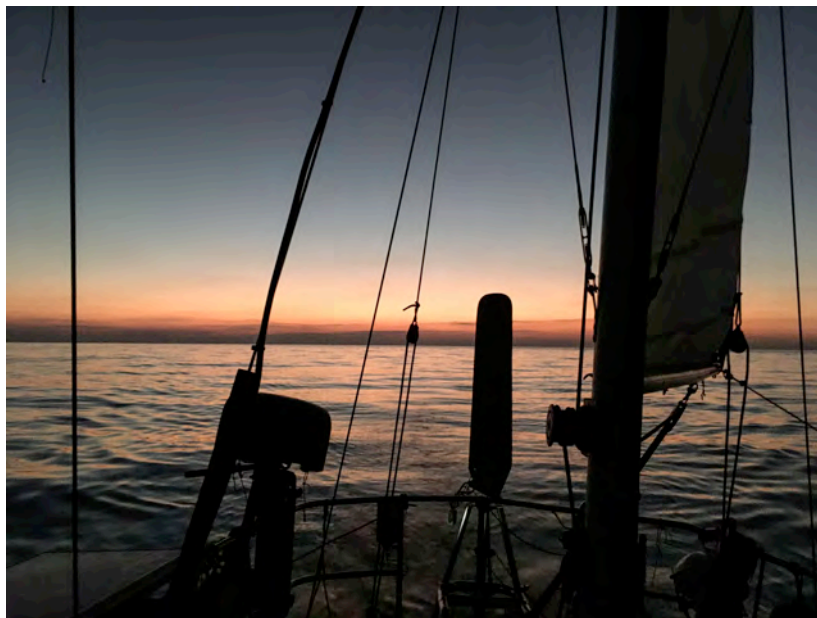
hier auf den malediven beschliesse ich auch den naechsten crewwechsel erst in hurghada in aegypten vorzunehmen und nicht schon in port sudan. man kommt so schlecht nach port sudan, weiss nicht recht wie einreisen etc. auch will ich die dakini erst einmal etwas in ägypten liegen lassen. ich habe fuer anfang mai eine mission auf der seaeye zugesagt und hatte die sorge, dass es ein zu hektischer april wuerde. Die mitfahrer fuer toern 4: peter haette in der zeit eh nicht gekonnt und henry ist gluecklicherweise beweglich. eva und walter haben auch die noetige zeit. jetzt wird es von dort wohl mitte juli weitergehen, ziel noch unbekannt, es geht ja darum einen mittelfristig tauglichen liegeplatz fuer meine alte dame dakini zu finden.

die vorbereitung fuer unseren laengsten abschnitt der reise war sehr technik-lastig, die kommunikation mit anderen seglern ist dabei auf der strecke geblieben. die facebookseite „red sea“ oder auch mit bill auf seiner „phoenix“ zb. allerdings starteten die meisten anderen eh in indien und auch spaeter als wir. wir hatten unterwegs keinerlei kontakt. im golf von aden kamen uns zwei englische segler muehsam aufkreuzend (nachts) entgegen. wir haben nicht miteinander gefunkt, in diesem gebiet beschraenken

alle den funkverkehr auf ein minimum, er ist ja von jedermann mitzuhoeren.

ich hatte in der vorbereitung immer angenommen, dass ich das eigentliche „piratengebiet“ den golf von aden, wohl würde alleine besegeln muessen. weit gefehlt. eva und walter haben ganz spontan und ganz schnell zugesagt. die strecke langkawi - malediven wie auch das rote meer gehören zwar auch zu der „hra“ = high risk area (in der keine versicherung irgendwas zahlt), hier gab es aber seit jahren keine bedeutenden vorfaelle mit yachten. Auch fuer rudolf (langkawi – maleviven) war dies kein thema.

ich denke, dass dem seglerischen können als auswahlkriterium für crewmitglieder zu viel bedeutung beigemessen wird (ich kann das schiffchen ja auch einhand segeln). tendenziell unterschätzt werden die sozialen fähigkeiten, die die gruppe braucht: das miteinander und fuereinander da zu sein ist wichtig, wille und faehigkeit etwas erzaehlen zu können und sich mitteilen zu wollen und zuzuhören, anteil am anderen zu nehmen, gut zu kochen – ein aktives, interessiertes, kommunikatives mitglied der crew zu sein und sein zu wollen, lässt die reise ein gewinn oder ein martyrium sein. du bist zwar nachts alleine auf der wache aber ab ca 11:00 vormittags bis sonnenuntergang schon auch viel zusammen, auch wenn es nur darum geht den wenigen schattenplatz im cockpit zu teilen. von der seafuchs her kenne ich die devise: „schmier nie eine stulle nur fuer dich alleine“. so halten wir es bei uns auch, das ist doch schon schoen.



wir fahren das sogenannte schwedische wachsystem:4x3 stunden in der nacht, ab 20:00 uhr, 3x4 stunden tagsueber, so kannst du schon zwischendurch 6 stunden schlafen, das brauchst du auch. bei diesen tagesablaeufen und den wechselnden wachzeiten wird schlafen etwas sehr wertvolles und geschaeztes. die sogenannte hundewache von 2 bis fuenf ist unbeliebt. sie ist so wirklich in der

nacht, zu beginn knall dunkel und am ende immer noch nicht mal langsam hell werdend .

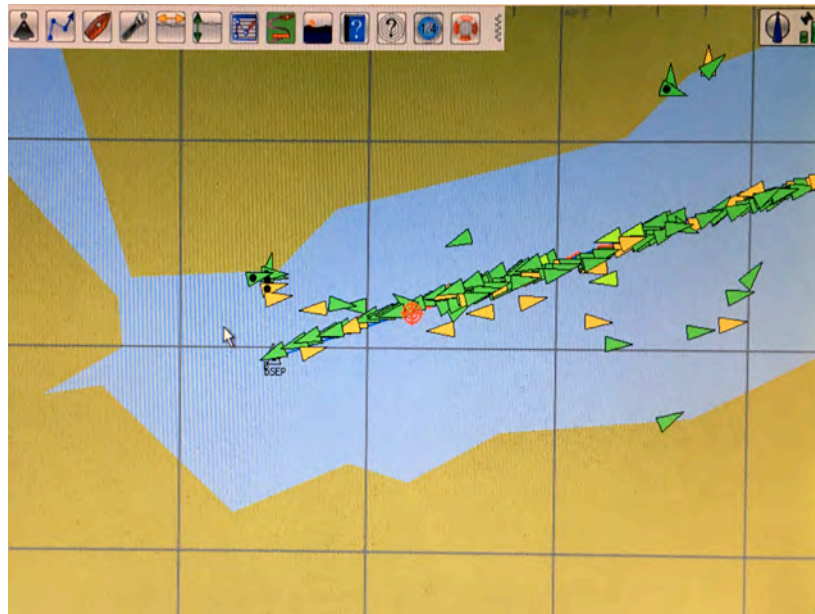
in der ersten haelfte meiner reise war es zuerst neumond und dann ist er erst in der zweiten nachthaelfte aufgegangen. also waren die sterne zuerst wunderbar hell und deutlich. auch das kreuz des suedens war richtig schoen zu erkennen. gleichzeitig ist die see richtig schwarz, nur von den meist zaertlichen schaumkronen gekennzeichnet. mit dem mond wurde es gefuehlsmaessig taghell.

man versucht in der nacht keine taschenlampe zu verwenden – oder wenn dann ein rotes licht, die augen brauchen 15 minuten um sich wieder an die dunkelheit zu gewöhnen. also nachts zu segeln ist ein richtig schoenes erlebnis, so kommt man auch gut ueber die hundewache.

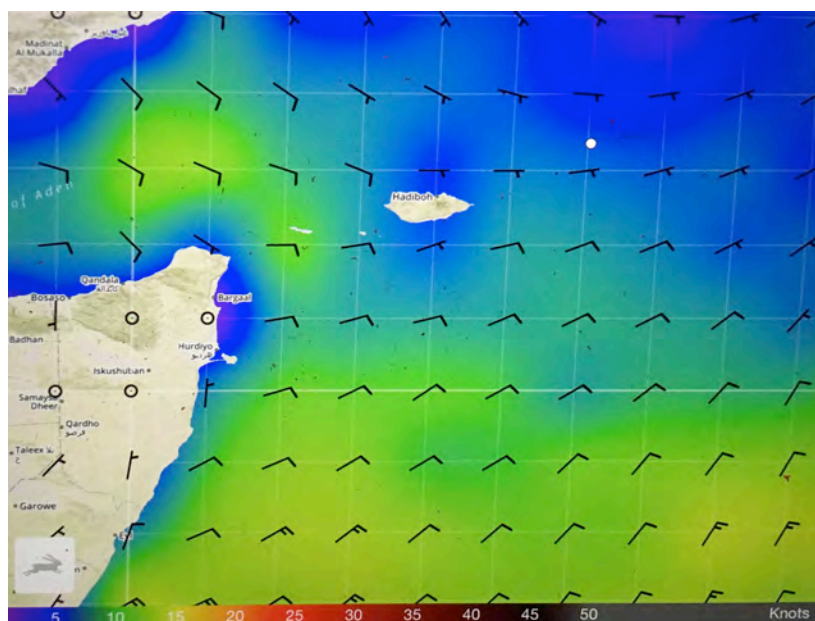


nichtsegler muessen wissen, dass die dakini eine monitor windsteuerung, sowie einen elektrischen autopiloten besitzt. man geht nicht ruder, man trimmt die windsteuerung und wenn der motor laeuft, dann macht auch das der elektrische autopilot. aber „wache“ sagt, dass man wach und aufmerksam bleiben muss, gucken, was einem evtl. begegnet, weit im vorhinein ueber das aissystem, wenn es eng wird daneben auch mit radar – und eben mit den augen.

kleinere veraenderungen auf dem schiff kuendigen sich in der regel über toene und geraeusche an.



ais signale im gulf von aden. wir mitten drin zwischen den ne bzw sw laufenden schiffen in der traffic separation zone. gut geschuetzt



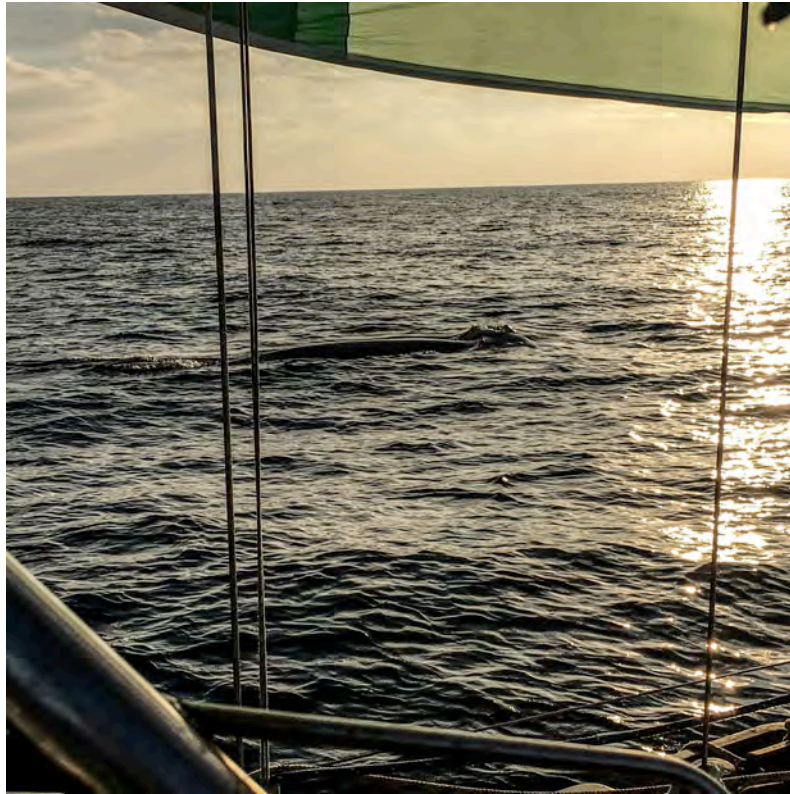
fast kein wind

in der vorbereitung habe ich mich wenig ueber die windstaerken der monsunwinde informiert, mehr um die richtung. die richtung war auch , wie zu der jahreszeit zu erwarten, meist stimmig, nur der wind war unerwartet schwach. achterliche winde mit 8-10 knoten sind schwer zu segeln: der wind ist zu schwach um die segel konstant gebläht zu halten, so schlugen sie durch den seegang hin und her. das ist schon ein wenig nervig und braucht eben auch die permanente aufmerksamkeit. wir hatten also wenig wind und mussten auf der strecke oeffters motoren als gedacht und dabei reichen unsere 280 liter diesel nur 90 stunden weit. am ende des gulf of aden war klar, dass wir tanken muessen und definierten als ziel djibuti. doch gar nicht viel nach dieser entscheidung kommt von achtern die moderne motoryacht „april“ auf. ich erzaehle ihnen, dass uns der diesel ausgeht, und frage ob wir ggf. von ihnen 120 liter bekommen koennten. es war eine stolze yacht mit „armoured guard on board“ (wegen möglicher piraten). ihre erste frage war nach unserer crewstaerke, dann aber bekamen wir gleich eine zusage. sie stoppten in einer meile entfernung und haben ihr superdinghy (das allein kostet sicher schon mehr als die dakini) zu wasser gelassen. dann unsere kanister geholt und gefuellte zurueckgebracht und auch gefragt ob wir wasser braeuchten – was wir nicht taten, haben wir doch einen wassermacher. wir konnten den diesel nicht einmal bezahlen: „es sei doch gute seemannschaft auf see jemandem zu helfen“ meinte captain olly. die „april“ ist auf dem weg ins mittelmeer und will im sommer an der franzoesischen kueste liegen. ich bin herzlich auf einen besuch eingeladen, werde da aber wohl leider nicht hinkommen, ich koennte diesel mitbringen.



frisch versorgt, konnten wir ohne zwischenstopp in djibuti gen norden motoren, aber auch mal segeln. in port sudan haben wir dann doch noch einmal getankt und 5 x20 liter zusaetzlich gestaut. jetzt hatten wir genug diesel auch laengere strecken zu motoren oder den schwachen wind zu unterstuetzen. ab port sudan kam der wind meist von vorne, mal westlicher mal oestlicher.

am 19.februar haben uns mehrere minkwale besucht, zusammen mit einer sehr grossen delphinschule. drei tage spaeter dann noch ein grindwal. das ist weiterhin ein beeindruckendes erlebnis, diese tiere mit uns zu sehen, man will dann garnicht, dass sie wieder weiterziehen, und hofft bald wieder besucht zu werden. diese beiden besuche waren ein signal von evas schwester.



etwas schwer zu sehen

port sudan marina besteht aus 4 mooring bojen. wir wussten nicht wohin . irgendwann empfing uns dann ein kleines polizeiboot und das dinghy eines dort vor anker liegenden italienischen seglers der hier 4 monate im jahr lebt, dann aber nach griechenland geht. er bringt uns einen agenten und das gesamte verwaltungstechnische personelle equipment mit zoll, immigration, hafenmeister und einem doktor (!). dieser agent managt das nun alles, kostet 75 euro. wir duerfen gar nicht an land und laufen abends noch bei helligkeit wieder aus. immerhin mit 200 liter diesel, 20 aepfeln und 30 pepsi cola. angekommen waren wir in der frueh um 9.

anfangs werden wir schoen mit achterlichen 19 knoten in die red sea „hineingetrieben“, einen tag spaeter dann frischt der wind auf max 24 knoten auf und kommt von vorne mit ca. 2 m wellen, eine ziemliche bolzerei, muhsam. nie zuvor bin ich so lange gegen solch eine see angesegelt, wir haben aber trotzdem nord gutgemacht.



einmal einen skip tuna gefangen, hat wunderbar geschmeckt- danke danke

die zeitrechnung „tage“ wendest du im bürgerlichen leben ja selten an. wenn du auf der strecke wirklich angekommen bist verschwinden die einzelnen tage, es geht einfach immer weiter. manchmal schaust du im logbuch nach welcher wochentag wohl ist. diese info ist aber lange zeit absolut ueberfluessig. wenn es dann ploetzlich nur noch 3-4 tage bis zu deinem ziel sind, dann fühlst du dich im endspurt und willst auch ankommen, fühlst die reise schon beendet. bis port ghalib ging es nicht so schnell. wir haben wir ca. 6 mal wegen des gegenwindes das rote meer gekreuzt, viel motort und sind schließlich am 12.3. in port ghalib eingelaufen. dies ist eine erst 16 jahre alte, schön angelegte marina, „aus der wueste geschaufelt“. und bei weitem noch nicht fertig: ein kleiner ort mit ca fuenf grossen hotels, 20 tauchbooten und drei segelyachten, zur zeit. aber ein port of entry mit sehr freundlichen beamten.

du schwankst an land, als wärest du auf see. dieses schwanken geht noch etliche tage weiter, erinnert dich so an das gerade erlebte.

die strecke war mit insgesamt 5000 seemeilen wirklich anstrengend, wir haben sie bewältigt, haben sie gut bewältigt. wir haben uns auch bewältigt, haben uns ausgehalten, sind ohne grosse konflikte über die runden gekommen. das grosse meer in meinem herzen, in der erinnerung und im kopf neue pläne. ich haette 2 tage später schon wieder auslaufen koennen. aber: es stand nicht an, es waere mehr dem herzen als der vernunft gefolgt und passte auch nicht:

ich bin beim hochheben des 30 liter wasserkannisters, während die dakini ein überraschendes wellenloch durchquerte, aus dem gleichgewicht geraten und mit den rippen auf das schott am kartentisch geprallt. das hat anfangs schon sehr weh getan (mittlerweile weiss ich, dass die rippen nicht gebrochen sind.)

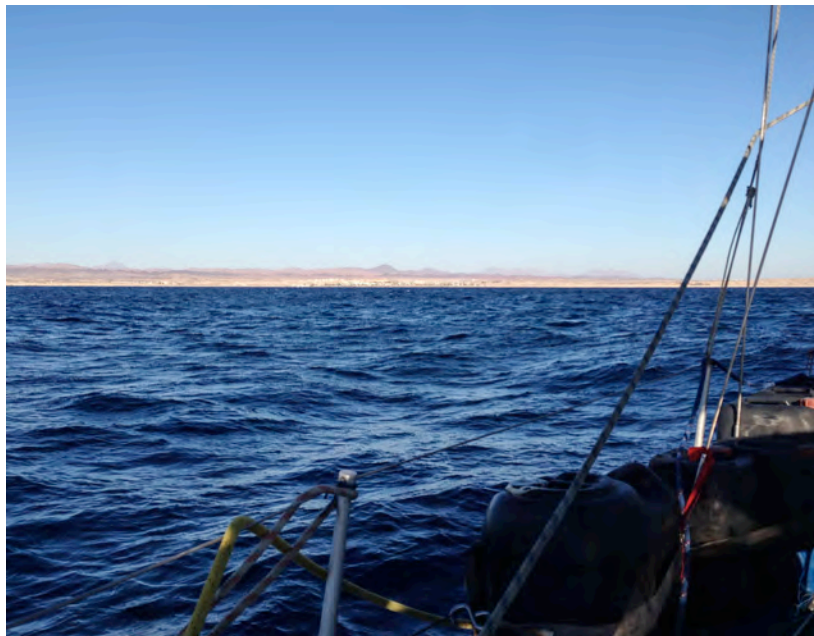
den plan noch bis nach safagá, weiter im norden , in die werft zu fahren, um den lackschaden zu reparieren zu lassen, habe ich aufgegeben, der tauchboot-captain maher wird die flecken überstreichen, damit ist wieder ein schutz gegeben. und vor dem start zur nächsten etappe braucht die dakini ohnehin erst noch etwas handwerkliche fürsorge. es muss ua ein neues achterstag geriggt werden.



„feuerloeschboot“ zur piratenprophylaxe

wie war das denn nun mit den piraten? diese gefahr fuer dieses fahrtgebiet scheint auch jede landratte verinnerlicht zu haben. und es besteht zweifelsohne ein gefaehrdungspotential, jedoch ist es wie mit den warnungen des auswaertigen amtes: ein zwischenfall und das reiseziel gilt offiziell als gefaehrlich und soll gemieden werden (dafuer hast du dann glaube ich einen anspruch auf

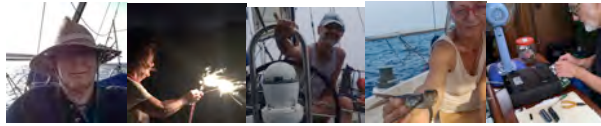
rückerstattung von reisekosten). man muss aber auch die angriffsziele und die taeter differenzieren. die grossen piraterieprofis sind, wohl gut organisiert, mit mutter und tochterschiffen unterwegs, ausgerichtet auf die grossschiffahrt. es sind weniger geworden, aber die sind weiterhin frech auf den grossschiffahrtsrouten „taetig“. allerdings operiert da auch das militaer, und private bewaffnete security firmen, (siehe motoryacht „april“). andere grossschiffe kommen wie fahrende feuerloeschschiffe daher. sie spritzen laufend über grosse bereiche wasser ueber ihre bordwand um ein hochklettern von piraten zu verhindern. schaut komisch aus, soll aber wirkungsvoll sein und ist eben mit bordmitteln gut zu bewerkstelligen. die gefahr fuer kleinere yachten wie die meine droht von gelegenheits- und freizeitpiraten, zb. fischern, die deinen weg kreuzen. fuer solch einen fall hatte ich mir als strategie zurecht gelegt, zu reden. reden, reden, reden und gewisse „opfergaben“ in reserve zu haben. diese gaben beginnen mit trinkwasser (mehr nicht!), gehen über essen und klamotten. fuer diese strategie gibt es erfahrungswerte. dieser testfall stand aber gluecklicherweise garnicht an. im offensichtlich kritischsten bereich dem golf von aden, waren wir zwischen der grossschiffahrt auf 1,5 seemeilen fahrtgebiet „eingeklemmt“, wurden 2x sogar von einem flugzeug kontrolliert ueberflogen. seit den malediven haben wir taeglich um 0800 utc (greenich meantime) der ukmta (united kingdom maritime transport organisation) unsere position durchgegeben. wir waren also eingebunden und hatten auf der ganzen reise nie ein unguetes gefuehl.



afrika

ende juli will ich weiter ins mittelmeer wohin genau ist noch nicht klar. im gespraech sind albanien, sizilien, griechenland, malta oder tunesien.

ich gruesse alle meine freunde, alle, die mich und uns in ihren gedanken begleitet haben, es war schön sich begleitet zu wissen, sich begleitet fühlen zu können. es war eine aufregende reise auch ob der langen strecke und durchaus auch anstrengend. wir haben uns gut geschlagen, ich freue mich das alles erlebt zu haben.



maerz 2018