

**2015**  
**Reise mit der SY Sabby**  
**von Wedel nach La Rochelle/Frankreich**  
**mit**  
**Elisabeth und Manfred**

**Einleitung**

Seit vielen Jahren ist es mein Wunsch, eine lange Reise in wärmere Gefilde mit meiner Segelyacht zu machen. Dieses Vorhaben nahmen wir, meine Ehefrau Elisabeth und ich, nach umfangreichen Vorbereitungen in Angriff. Zunächst war im Vorjahr eine Generalprobe erfolgt, in dem wir einen vierwöchigen Törn von Wedel nach Kopenhagen unternahmen und dabei auch Starkwindtage auf dem Wasser erlebten. Dabei stellten wir fest, dass Elisabeth seefest ist, sie mit dem Leben an Bord sehr gut zurecht kommt, obwohl sie zuvor noch nie gesegelt war und nur etwas schwimmen kann. Außerdem mussten wir für einen richtigen Seetörn einige Veränderungen und Ergänzungen am Boot vornehmen. So rüsteten wir das Boot mit einem Kartenplotter, einem neuen Funkgerät, einem AIS-Transponder, einem Windmesser, einer Automatiksteuerung, einem elektronischen Doppelfrequenz-Echolot und einem elektr. Lot, zwei neuen 40-er Andersen-Winschen, einem Banana-Beiboot, einer neuen Rollgenua, einer neuen Sprayhood, Kuchenbude, Lazyjacks und -bag und einer Überholung der Elektroinstallation aus. Zusätzlich ließen wir am Heck eine Viking-Rettungsinsel anbringen. Diese Aufgaben waren dann in diesem Frühjahr erledigt.

Meine Frau hatte den gesamten Winter über erhebliche Probleme und Schmerzen im linken Knie gehabt, so dass sie sich im April eine Teilprothese in das Knie implantieren lassen musste. Trotz anschließender Reha war das Knie beim Start noch nicht zuverlässig belastbar. Ein erster mehrtägiger Probetörn von Wedel nach Büsum und zurück als „Herrentour“ über Pfingsten mit meinem Sohn Kai und seinem Freund und Geschäftspartner Thomas verlief zur vollsten Zufriedenheit. Elisabeth biss die Zähne zusammen und als Starttermin legten wir dann den 10.06.2015 fest.

**START**

**Mittwoch, den 10.06.**, legten wir im HYH ab. Unsere Tochter Antje begleitete uns die ersten Tage, um noch einmal vor ihrer Auswanderung nach Kanada zu segeln. Bei leichtem NE und Sonnenschein setzten wir Groß und Genua. Ab Brunsbüttel mussten wir wegen der eingesetzten Flut motoren und erreichten die City-Marina von Cuxhaven in den frühen Abendstunden. Den ersten Tag ließen wir beim Portugiesen Ruiz ausklingen. Das Essen dort war gut während die Sanitäreanlagen völlig indiskutabel sind.



**Am nächsten Tag** starteten wir vormittags bei strahlendem Sonnenschein und schwachem Nordwind in Richtung Helgoland. Ab Tonne 8 konnten wir bei dann NNE 3 bis Helgoland segeln und machten im Nord-Ost-Hafen fest. Um dort einen Platz bekommen zu können, muss man sich zuvor mit dem Hafenmeister abstimmen. Nach einem ausgiebigen Spaziergang aßen wir auf dem Oberland Fisch.

**Am Freitag** kündigte der Wetterbericht für die folgenden Tage eine deutliche Wetterverschlechterung an. Daraufhin warfen wir mittags die Leinen los und segelten Richtung Norddeich. Dabei kreuzten wir in einem spitzen Winkel das Verkehrstrennungsgebiet und wurden von der Revierzentrale direkt angefunkelt und aufgefordert, dieses auf dem kürzesten Weg zu verlassen. Positiv an dieser Ansprache war, dass wir so die Bestätigung hatten, durch AIS wahrgenommen worden zu sein. Nach 10 sm schloß der schwache NE ein und wir mussten bis zum Ziel motoren. Der YH Norddeich ist sehr gut ausgebaut. Den folgenden Tag bummelten wir bei schwülem Wetter durch Norddeich. Abends regnete es bis zum nächsten Tag. Wir brachten Antje dann zum Bahnhof, da sie die Rückreise nach Hamburg antreten musste. Die Zeit mit ihr ist viel zu schnell vergangen.

**Montag, den 15. Juni,** motorten wir bei NNW 4 durch das Schluchter Tief und segelten dann an Juist vorbei nach Borkum und machten hier im Burkana YH fest. Den folgenden Tag hielten wir uns in Borkum auf. Für die folgenden Tage wurde kühles, wechselhaftes Wetter mit frischem Wind aus SW bis W angekündigt. Wir warteten einen weiteren Tag ab, aber an der Wetterprognose änderte sich nichts. Daraufhin entschlossen wir uns für die „Staademastroute“ durch die Niederlande.

**Mittwoch** segelten wir dann hoch am Wind nach Delfzijl. Wir schleusten gemeinsam mit einem sehr schönen Plattbodenschiff, der Argonaut, und einer Motoryacht. Die Argonaut wurde unser Scout und führte uns in Groningen in den Zuiderhaven.

Hier blieben wir für zwei Tage und erkundeten Groningen mit seinen schönen Gebäuden und genossen die entspannte Stimmung. Durch die vielen Studenten ist Groningen eine sehr lebendige Stadt. Der Hafenmeister versorgte uns mit reichlich Informationsmaterial über Friesland und die zu befahrenden Kanäle. Zusätzlich kauften wir eine ANWB-Karte über die Staandemastroute.



**Am Freitag** setzten wir unsere Kanalfahrt fort. Diese führte uns durch das schöne Reitdiep, dessen Schönheit wir bei dem kühlen nasskalten Wetter nur erahnen konnten, in das Lauwersmeer. Hier machten wir am Oostmarhoorn im Yachthafen fest und belohnten uns

nach 12 Brücken und einer Schleuse mit einem Essen im Restaurant „Het Raadsel van de Wadden“ <zu deutsch: das Rätsel der Sandbank>. Der gleichnamige Roman des Autors Erskine Childers spielt kurz vor dem ersten Weltkrieg und beschreibt sehr gut die Wattengebiete und die dortigen Segelbedingungen. Durch die vielen An- und Ablegemanöver vor den Brücken und in der Schleuse wuchsen wir zu einem nahezu perfekt eingespielten Team zusammen. An manchen Brücken musste man eine Gebühr entrichten. Dafür wurde eine Klontje <Holzschuh> vom Brückenwärter an einer Angel heruntergelassen und man zahlte den Betrag genau abgezählt, da nicht gewechselt wurde.

**Am nächsten Tag** setzten wir unsere Fahrt fort. Sie führte uns durch Leeuwarden und an Graw vorbei. Dabei trafen wir wieder auf die „Argonaut“. Für die Nacht machten wir am Ufer des Princess-Margriet-Kanals fest. An diesem Tag war es für uns nicht so ungemütlich gewesen, da unser Kurs uns raumen Wind beschert hatte.

**Sonntag, den 21.06.**, motorten wir durch Sneek bis Lemmer und machten dort in der modernen „Taxosijl“-Marina fest. Trotz häufigen Regens und kühlem Wetter waren viele kleine offene Boote unterwegs. Die Marina ist komplett ausgestattet inklusive Waschmaschinen, Trockner, Tankstelle und Restaurant. Am nächsten Tag füllten wir unsere Wasser-, Diesel- und Lebensmittelvorräte auf. Zum Einkauf mieteten wir uns Fahrräder am Hafen und fuhren damit in die Stadt.

**Am Dienstag, den 23. Juni**, gelangten wir durch die Seeschleuse in das Ijsselmeer und segelten bei frischem Wind nach Urk. Laut Wetterbericht waren nur 3 Bft angekündigt worden, tatsächlich hatten wir auf dem Ijsselmeer dann 6 Bft mit einer sehr unangenehmen kurzen Welle. Diese war der Grund für unseren ungeplanten Stopp in Urk. Hier bekamen wir einen Liegeplatz am Kai und unternahmen Spaziergänge durch den kleinen ehemaligen Fischerort.

### **Nachbau der Batavia**



**Der nächste Tag** führte uns bei Lelystad durch die Schleuse in das Markermeer. Dabei passierten wir den Nachbau des Ostindienseglers „Batavia“ der VOC, der auf seiner ersten Reise westlich von Australien auf ein Riff gelaufen war. Entlang des betonnten Fahrwassers nach Amsterdam gelangten wir in die IJ, die durch Amsterdam führt und dem Ijsselmeer seinen Namen gab. Gegenüber vom Hauptbahnhof liefen wir in die Marina Sixhaven und machten an einem der wenigen freien Liegeplätze fest. Der kleine und offensichtlich eitle Hafenmeister verlangte von uns den Platz zu verlassen, da er angeblich nur für längere Boote gedacht sei und wies uns einen anderen Platz zu, der allerdings noch größer war????? Beim Ablegen von dem angeblich zu großen Platz verhakte sich unser Wasserstag an der letzten

Stegklampe. Ein anderer Hafenlieger befreite uns durch vollen Körpereinsatz aus dieser misslichen Lage. Zum Dank brachten wir ihm später eine Flasche Wein. Am folgenden Tag machten wir Amsterdams Altstadt unsicher und erholten uns anschließend an Bord davon. Die Altstadt war ab der Mittagzeit von Touristen überflutet.

**Freitag, den 26.Juni**, fuhren wir durch die IJ zur Nordseeschleuse von IJmuiden. Die Schleusenkammer blieb bis zu unserem Eintreffen geöffnet. Nach Verlassen der Schleuse liefen wir in die IJmuiden Seaport-Marina und machten am Längsschlengel fest. Die Marina grenzt an den breiten und sauberen Nordseestrand. Hier gibt es einen kleinen Supermarkt und mehrere Restaurants. Mit dem Bus fuhren wir am nächsten Tag in den Ort, und Eli ging hier zum Friseur. Den Sonntag verbrachten wir am Strand und im Hafen. Das Wetter besserte sich langsam.

**Montag** segelten wir endlich auf der Nordsee nach Scheveningen, dem Hafen von Den Haag. Über Funk erhielten wir die Erlaubnis zum Einlaufen in den Yachthafen. Hier wies uns der sehr freundliche Hafenmeister an, längseits an einer anderen Gastyacht festzumachen. Er nahm selbst die Leinen an. Der für Gäste vorgesehene Teil des Hafens ist sehr gut besucht und stößt schnell an seine Grenzen.

Wegen des günstigen Wetters setzten wir **am nächsten Tag** unsere Tour fort. Wir mussten bei zunächst SE 1 und mitlaufender Tide motoren. Kurz vor Rotterdam holten wir uns bei der Revierzentrale unter Hinweis auf unseren AIS-Transponder die Erlaubnis ein, die Zufahrt zu kreuzen. Vor Rotterdam lagen mindestens 15 große Frachter auf Reede. Gegen 13:00h drehte der Wind auf NE und blies mit 3 und später 5 Bft. So konnten wir die restlichen 40sm bis Zeebrugge in Belgien segeln. Hier machten wir am Gästeschlengel um 17:30h fest. Nach dem langen Tag auf See nahmen wir uns für den nächsten Tag einen Besuch der alten Hansestadt Brugge vor. Hierzu fuhren wir mit der Straßenbahn bis Knokke und weiter mit dem Bus in die schöne alte Stadt der Tuchhändler. Es war heiß, wir hatten mittags 34°C. Nach einem ausgiebigem Spaziergang durch die hübsche Altstadt fuhren wir am späten Nachmittag mit dem Bus zurück nach Zeebrugge.

**Freitag, den 03.07.**, segelten wir bei NE 3 – 4Bft nach Dunkerque unserem ersten französischen Hafen. Unterwegs kamen uns zahlreiche Trimarane bei einer Regatta entgegen. Kurz vor unserem Ziel überholten sie uns und segelten abschließend noch einen Dreieckskurs. Die erste Marina in Dunkerque war für die Regattateilnehmer der „Tour de France“ reserviert, und wir konnten in der zentrumsnahen YCMN-Marina am Längsschlengel anlegen. Am Sonnabend blieben wir wegen des Gegenwindes im Hafen.

**Am Sonntag** sollte das nächste Etappenziel Boulogne sur mer sein. Der Wetterbericht kündigte Regen und Westwind 2 – 4 an. Mit der Vorhersage konnten wir gut leben, bedeutete sie doch eine Fahrt unter Maschine bis hinter Calais, um danach am Wind den Rest der Strecke zum Tagesziel zu segeln. Wir starteten bei den angekündigten W 2 unter Maschine.



Nach dem Passieren von Calais reduzierte sich die Sicht auf wenige hundert Meter durch extrem tief hängende Wolken und es setzte der vorhergesagte Regen ein. Nach ca 30 min. kam ein Gewitter auf in dessen Verlauf sich typischerweise die Windrichtung veränderte und der Wind an Stärke zunahm und in Böen 7 Bft erreichte. Die Windanzeige blieb über mehrere Minuten bei Stärke 12 „kleben“. Ursache kann eine starke statische Aufladung gewesen sein, denn der tatsächliche Wind war wesentlich geringer. Dann drehte der Wind auf NW und brachte uns die üblichen starken Schauer.

Nach Abziehen des Gewitters blieben uns dicke Schauerwolken erhalten, aber wir konnten bei dann wieder auf West drehenden 4Bft bis zum Ziel segeln. Vor der Zufahrt nach Boulogne befindet sich eine Schutzmauer von ca. 0,5sm, die zu ca. 60-70% weggebrochen war und unter der Wasserlinie lag, aber ohne jede Kennzeichnung (Betonung o. ä.). Ohne Hafenhandbuch würde man dort unweigerlich Schiffbruch erleiden. Die Kaianlagen auf der Stb.-Seite sind verrotten und in einem indiskutablen Zustand. Im Bereich des eigentlichen Yachthafens fließt quer zu den Boxengassen eine starke Strömung durch ein ständig offenes Entwässerungwehr. Sie ist erst zu sehen, wenn man sich schon in der Boxengasse befindet. Darauf wird weder im Hafenhandbuch Nordsee noch durch Tafeln im Hafen hingewiesen. Zwei junge weibliche Mitarbeiterinnen des Hafensbüros winkten uns energisch aus einer Boxengasse heraus und wiesen uns an in die nächste einzufahren. In dieser befand sich allerdings im Gegensatz zur ersten kein freier Platz, so dass wir uns zwischen zwei Boote schieben mussten. Im Hafensbüro wurde mir erstaunlicherweise gesagt, dass ich den Anweisungen der Mitarbeiterinnen nicht hätte folgen müssen und sehr wohl die erste Boxengasse hätte nutzen dürfen. Wir haben am nächsten Morgen ganz früh diesen „gastlichen und schönen“ Hafen verlassen. -Fazit: Boulogne sur mer werden wir nie wieder anlaufen!-

**Montag, den 06.07.**, hatten wir nach der Ausfahrt aus Boulogne sur mer einen perfekten Segeltörn von 75 Seemeilen nach Dieppe in der Normandie. Wir waren wegen der Tide morgens um 06:00h gestartet und erreichten bei Bilderbuchwetter Dieppe um 17:00h. Wir segelten entlang der schönen Kreideküste, die sich bis Le Havre hinzieht.

Der Yachthafen ist vorbildlich organisiert. Gastyachten machen an vorgegebenen Schlingeln fest und werden während der Tageszeit von jungen Mitarbeitern der Marina empfangen. Das Hafensbüro befindet sich zusammen mit der Touristeninformation und den Sanitäranlagen in einem modernen Gebäude. Die Stadt ist sehr hübsch mit vielen guten Restaurants und kleinen Geschäften. Wir blieben ein paar Tage und hatten das Glück, das Fahrradspektakel „Tour de France“ zu erleben.

**Am Freitag, den 10.07.**, setzten wir unsere Segeltour fort und nahmen bei achterlichen Winden um 3 – 4Bft Kurs auf Le Havre.

Parallel zu uns segelte die deutsche SY „Lanthen“. Nach 66sm erreichten wir bei erneut perfekten Segelbedingungen unser Ziel. Am Gästeschlengel legten wir uns auf die geschütztere Innenseite. Die „Lanthen“ hatte ebenfalls einen Liegeplatz an diesem Schlengel und führte ebenfalls den „TO-Ständer“. Wir kamen miteinander ins Gespräch und erfuhren, dass der Eigner Uwe TO-Stützpunktleiter von Peking ist. Seine Frau Lan hatte uns während des Törns entlang der Steilküste fotografiert, und wir konnten uns die Fotos vom USB-Stick herunterladen. Wir verbrachten die nächsten Tage in Le Havre, erkundeten die Stadt und mieteten uns über Europcar Hamburg in Le Havre einen Wagen, um mit diesem nach Deutschland zurück zu fahren. Anlass für die Unterbrechung unserer Segeltour war die Verabschiedung unserer Tochter mit Familie, die aus beruflichen Gründen für einige Jahre nach Kanada umsiedelten.

Wir hatten den Pkw für 5 Wochen gemietet, da es preiswerter war als je einen Wagen für die Hin- und spätere Rückfahrt zu mieten.



**Am Sonntag, den 16.08.15**, kehrten wir nach fünf Wochen zum Boot zurück. Am Wasserpas hatte sich Bewuchs festgesetzt. In den folgenden Tagen putzten wir das Boot, brachten auch an Backbord eine Mittelklampe an, verproviantierten uns neu und warteten das Ende der Westwindlage ab.

**Freitag, den 21.08.**, war es endlich so weit. Wir legten um 07:00h ab und mussten bei nur 1 – 2 Bft aus NE in Richtung Cherbourg motoren. Zeitweise konnten wir segeln bei leicht auflebendem Wind. Nach ca. 30sm kam ein Boot der Küstenwache auf, fuhr nah an uns heran, und wir wurden über Funk nach unserem letzten Hafen, dem nächsten und unserem weiteren Reiseziel befragt. Offensichtlich waren unsere Auskünfte schlüssig und die Küstenwache drehte ab. Gegen 21:20h erreichten wir Cherbourg auf der Nordseite der Halbinsel Cotentin. Unterwegs hatte unser Log nichts angezeigt, es war offensichtlich verkrautet. Im Hafen nahm ich es heraus und reinigte es -wie sich später herausstellen sollte, zeigte es auch danach nicht richtig an. Cherbourg hat nicht nur eine hübsch angelegte Marina, sondern ist auch im Stadtbereich sehr gepflegt. In den Grünanlagen wachsen Palmen und andere subtropische Pflanzen. Das Wochenende blieben wir in Cherbourg.

**Am Montag** starteten wir bei Regen in Richtung der britischen Kanalinsel Guernsey. Der Wind drehte im Laufe des Tages von ENE auf NW und nahm von 3 auf 6Bft zu. Das Cap de la Hague mit seiner Wiederaufbereitungsanlage für Kernbrennstäbe war bei den Regenschauern und tief hängenden Wolken nur zeitweise zu erkennen. Die britische Insel Alderney passierten wir auf der Ostseite. Zwischen Guernsey und der Nachbarinsel Sark überholte uns eine große Hochgeschwindigkeitsfähre. Auch sie hatte als Ziel St.-Peter-Port, den Hauptort auf Guernsey. Der dortige Gasthafen ist ein sogenannter Dockhafen. Die Einfahrt ist mit einer Schwelle versehen, wodurch immer genügend Wasser im Hafenbecken verbleibt. Eine Ampel zeigt an, ob die Einfahrt möglich ist. Bei unserem Eintreffen preite uns der Hafenmeister an und erfragte unseren Tiefgang. Dann konnten wir einlaufen. Trotz Schwelle betrug der Tidenhub im Hafenbecken noch 5 – 6m.



Die Kanalinseln gehören zu England, sind aber weitgehend autonom. Sie haben eine eigene Währung, eigene Kfz-Kennzeichen, Briefmarken usw. Wir mussten einklarieren – was allerdings locker und sehr freundlich ablief. Wir blieben ein paar Tage, sahen uns den hübschen Ort an und kauften einige Kleinigkeiten.

Das Wetter war sehr wechselhaft. Durch die spät einsetzende Flut konnten wir am Freitag erst nachmittags die Victoria-Marina verlassen. Wir fuhren zur im Vorhafen befindlich Tankstelle und übernahmen 102 Liter Diesel für umgerechnet 90,-€, da die Kanalinseln zollfreies Gebiet sind. Für die Nacht zum Sonnabend legten wir uns im Vorhafen an einen Ponton ohne Landverbindung.

**Am Sonnabend, den 29.08.**, starteten wir um 07:00h und segelten bei E 3Bft in SSW-Richtung auf die Bretagne zu. Nachmittags flaute der Wind auf NE 1 ab, so dass wir motoren mussten. Unser Ziel war Trebeurden, das zwischen Paimpol und Roscoff hinter zahlreichen Klippen an der Nordküste der Bretagne liegt. Durch die bereits mit 2 kn gegenan laufende Tide brauchten wir länger als veranschlagt und erreichten erst nach Einbruch der Dunkelheit die von Granitklippen umgebende Zufahrt zum Hafen. Die genaue Darstellung des gewundenen engen Fahrwassers auf dem Kartenplotter war eine unverzichtbare Hilfe.

Die Einfahrt in die Marina von Trebeurden erfolgt durch ein Tor über einer Schwelle. Beidseitig davon lauern Betonsockel und Steinwälle auf unvorsichtige Skipper. Am Tor zeigt



ein Pegel die Wassertiefe über der Schwelle an. Zusätzlich zeigen farbige Lichter, ob die Einfahrt frei ist. Wir näherten uns diesem Tor in der Dunkelheit mit langsamster Fahrt, leuchteten mit dem Scheinwerfer den Pegel an zum Ablesen der Wassertiefe und fuhren dann mit weniger als 1 kn in die Marina. Beim Anlegen in der Box nahmen mehrere junge Segler unsere Leinen an. Am folgenden Tag gingen wir bei Niedrigwasser in der fast trocken gefallen Zufahrt und sahen Muschel- und Schneckensammlern zu. Außerdem gingen wir durch den kleinen Ort und sonnten uns am Strand.

**Am Montag, den 31.08.**, segelten wir bei NE 3 und tief hängenden Wolken mit Regen die nur

14sm nach Roscoff. Der Yachthafen ist über den Fährhafen zu erreichen. Er ist modern und mit allen Versorgungseinrichtungen ausgestattet. Beim An- und Ablegen sollte man die durch den Hafen laufende kräftige Tidenströmung beachten. Wir machten längsseits am Kopfschlingel fest. Roscoff hat mehrere Yachthäfen, Ankerbuchten mit Mooringtonnen und Fährverbindungen nach England und Irland.

Die kleine Stadt hat eine traumhafte Lage mit immer neuen Ausblicken auf Buchten und kleine Inseln. Der Tidenhub beträgt hier auch um die 9m. Am nächsten Tag erkundeten wir den Ort und durchkämmten einen Antik- und Flohmarkt an einer der Buchten.

Vormittags rammte eine englische Segelyacht bei der Ausfahrt die in einer Box liegende SY Erich aus Wilhelmshaven und riss dabei deren Seenotboje ab. Durch die Wucht des Aufpralls drehte sich die verursachende Yacht um 360° und setzte ihre Fahrt fort, ohne sich um den Schaden zu kümmern. Auch als ich die beiden Männer laut aufforderte anzuhalten, fuhren sie weiter. Ich fotografierte die Verursacher, verständigte das Hafengebäude und brachte bei der geschädigten Yacht auf dem Schiebeluk eine Nachricht für den Eigner an. Dieser bedankte sich Wochen später nach seiner Rückkehr zum Boot.

Einen Tag später, **am Mittwoch**, segelten wir zum westlichsten Hafen der Nord-Bretagne nach Aber-Wrac'h. Dieser Hafen liegt an einem tief ins Land schneidenden Fjord. Bei Roscoff hatten wir zunächst für ca. 2sm extrem kabbeliges Wasser mit Kreuzseen bis 2m. Erst nach Passieren der kleinen Insel nördlich von Roscoff beruhigte sich die See und wir hatten für die 35sm lange Tour mitlaufendes Wasser. Um 15:30 machten wir im Hafen an einem Längsschlingel fest. Am Hafen gibt es nur eine minimale Versorgung. So machten wir uns auf den Weg zum zwei Kilometer entfernten Dorf und erledigten unsere Einkäufe.

**Am Donnerstag** segelten wir bei NW 3 um die Westküste der Bretagne zwischen der „Ile D'Ouessant“, zahllosen Felsriffen und dem Festland südwärts und bogen dann nach Osten ab zum Küstenort Camaret sur mer. Dabei ließen wir die davor liegenden Klippen in respektvollem Abstand südlich liegen.

Nach 40sm legten wir im äußerem Hafen an. Der Ort liegt hübsch auf der Südseite des breiten Fjords nach Brest.

**Freitag** segelten wir bei einem NW 3 insgesamt 39sm nach Loctudy. Noch vor Erreichen des Flachwassergebietes vor Loctudy begleitete uns für ca. 10min eine Gruppe Delfine. Es hatte den Eindruck, dass sie mit dem Boot und dessen Bugwelle spielten. Sie ließen sich immer mal zurück fallen und schossen dann mit hoher Geschwindigkeit unter dem Bug durch, schwammen im Zickzack vor dem Bug usw.. Am Hafen angekommen tankten wir und machten am Längsschlingel fest.

**Am Sonnabend** motorten wir bei Windstille die 39sm nach Lorient. Wir legten dort im YH Kernevel an. Der kleine Fluss nach Lorient ist beidseitig gespickt mit Yachthäfen. Sonntag reinigten wir vormittags das Boot und gingen danach etwas spazieren.

**Am Montag, den 07.09.**, setzten wir noch im Hafen die Segel und setzten Kurs ab auf La Turballe. Mittags schief der Wind ein, wir bargen die Segel, motorten für 1,5 Stunden und konnten mit erneut einsetzendem NE 3 – 4 bis vor die Hafeneinfahrt segeln. Nach insgesamt 49sm mussten wir im kleinen Hafenbecken längsseits im Päckchen liegen. Der Ponton war nicht mit dem Land verbunden, so dass wir nicht zum Hafengebäude gelangen konnten. Zwei Stunden vor unserer Ankunft hatten wir mit dem Hafenmeister telefoniert und die Bestätigung

für einen freien Platz erhalten. Liegegeld konnten wir nicht zahlen.



### Stahlketch Joshua

**Am Dienstag** hatten wir wieder besten Segelwind mit NNE 3. Mit diesem erreichten wir nach 8 Stunden und 42sm den Hafen Johnsville auf der Ile D'Yeu. Das entspricht einem Schnitt von gut 6kn. Der Hafen war sehr gut besucht und wir legten uns an eine rote Stahlketch. Der Skipper erlaubte ganz selbstverständlich unser Anlegen. Bei dieser Ketsch handelte es sich um die berühmte „Joshua“ der verstorbenen Segellegende „Bernard Moitessier“. Dieser hatte bei der ersten Einhandregatta „Nonstop round the world“ uneinholbar in Führung gelegen und dann nach Bewältigung von Kap Hoorn die Regatta für sich abgebrochen und war weiter in die Südsee gesegelt. Seine Yacht hatte er an den jetzigen Eigentümer mit der Auflage verkauft, sie weiterhin zu segeln. Sie läuft jetzt in Charter.

**Mittwoch** setzten wir vor dem Hafen morgens die Segel. Der NNE 4 hielt bis 14:30h durch, dann mussten wir die restlichen 7 sm bis Les Sables D'Olonne motoren. Um 16:30h legten wir in der Marina des Gewerbehafens an. Platz direkt an der Promenade. Ein schöner Ort, viele Geschäfte, gepflegter Strand. Wir kauften mal wieder Fisch, den wir uns brieten.

**Donnerstag, den 10.09.15**, mussten wir auf Grund der Windstille 31sm bis La Rochelle motoren. Dort kamen wir nach sieben Stunden an. In „Port Minimes“, dem größten Yachthafen Europas mit 4500 Liegeplätzen, machten wir am Kopf des Gästeschlengels fest. In den folgenden Tagen erkundeten wir die außergewöhnlich schöne Stadt La Rochelle. Dazu fuhren wir mehrfach mit dem elektrisch betriebenen „Wasserbus“ aus dem Yachthafen bis in die historische Innenstadt. Etwas günstiger gelangten wir mit Linienbussen in die Stadt. Für mehrere Tage setzte schlechtes Wetter mit Starkwind, starken Regenschauern und Gewittern ein.

Bei einem Spaziergang hatte Eli ohne erkennbaren Grund einen stechenden Schmerz in ihrem operierten Knie, der erst nach mehreren Tagen verschwand.



**Das Leben ist schön!!**

Nach Einholung mehrerer Kostenvoranschläge aus spanischen Häfen für eine Überwinterung entschlossen wir uns, die Sabby für die Winterzeit in La Rochelle im Port Minimes im Wasser liegen zu lassen. Der Preisunterschied zu Spanien war so gravierend, dass wir auch noch die Heimreise und die Rückreise zum Boot im Frühjahr 2016 damit bestreiten konnten.

Während unseres Aufenthaltes in La Rochelle fand eine große Wassersportmesse statt auf der wir noch einige Leinen kauften.

Wir verholten das Boot in eine Box und doppelten die Festmacher, schlossen alle Seeventile, leerten den Wassertank, füllten die Fettpresse, bezahlten bis zum Jahresende, verschlossen den Niedergang und bauten die Kuchenbude auf.

Am **Montag, den 21.09.15**, fuhren wir mit dem TGV und ICE nach Hamburg.

Wir haben insgesamt auf dieser Reise **1432 sm** zurückgelegt, davon **762sm** unter Segeln. Es war eine wunderschöne Reise auch weil meine **Eli die beste Lebenspartnerin ist!!**

