



# Autark cruisen

Birgit Hackl, Christian Feldbauer und Schiffskatze Leeloo haben 2011 von Kroatien aus die Segel Richtung Horizont gesetzt und sind via Mittelmeer, Atlantik und Karibik in den Südpazifik gebummelt. Wegen ihrer Vorliebe für abgelegene Reviere müssen sie sich besonders gut vorbereiten, denn bei aller Sparsamkeit wollen sie doch nicht auf Annehmlichkeiten wie gutes Essen und ausreichend Frischwasser verzichten.

Text und Fotos: Birgit Hackl und Christian Feldbauer

Stellen Sie sich vor, liebe Leser, dass Sie beim nächsten Supermarktbesuch alle Lebensmittel, Putzmittel und Kosmetika für die nächsten drei Monate (oder länger) einkaufen müssen – und nichts vergessen, denn es gibt keine zweite Chance. Zu wenig Kakao gebunkert? Hmm, mal schauen, wie gut heiße Milch auf Nachtwachen schmeckt. Sonnencreme vergessen? Oje, dann heißt's Schlapphut und Langarm-Shirt tragen. Wieviele Packerl Kaffee trinkt man eigentlich im Monat? Wieviel Kilo Mehl gehen bei regelmäßigem Brot backen weg? Wie lange halten sich Eier und wieviele kann und soll man vernünftigerweise essen, bevor sie schlecht werden? Im Nu sind vier Einkaufswagen voll – aber Hilfe, wird all das Zeug auch in die Kastln und Stauräume am Boot passen? Haben auch alle Sachen entsprechend lange Ablaufdaten? Und, kommt langsam Panik auf?

Unsere ersten Bunkerkäufe fanden noch recht entspannt in Österreich statt, wo wir unser Hauptaugenmerk auf regionale

Spezialitäten wie Kürbiskernöl und Käferbohnen legten. In Kroatien packten wir dann kurz vor dem Start ins Cruiserleben durch die relativ günstigen Preise motiviert unter den staunenden Blicken der Kassiere palettenweise Dosen ein. Bei den kurzen Etappen durchs Mittelmeer mit guten Einkaufsmöglichkeiten hatten wir auch noch keine Angst vorm Verhungern, deckten eher den wöchentlichen Bedarf und erweiterten die Produktpalette in den Vorratsschapps. Auf den Kanarischen Inseln waren wir dann erstmals mit der oben geschilderten Torschlusspaniksituation im Supermarkt konfrontiert und hetzten hoffnungslos überfordert und planlos durch die Regalreihen. Zurück auf dem Boot stellte sich dann das nächste Problem: Wie behält man den Überblick, was wo verstaut ist? Wir versahen alle Stauräume mit Kürzelnamen und trugen alle Vorräte samt Ablaufdatum in unser „Futterbuch“ ein – ein System, das sich über die Jahre bewährt hat.



## Frischer Proviant.

Vor Überfahrten decken wir uns mit gut haltbarem Gemüse ein. Kraut, Kartoffeln, Zwiebeln und Knoblauch halten ungekühlt Wochen, Kürbisse gar Monate. Karotten, Paprika und Tomaten hingegen sind im Kühlschrank besser aufgehoben. Auf exotischen Gemüsemärkten sind wir nicht schüchtern, fragen bei den amüsierten Verkäufern nicht nur nach dem Namen des unbekanntes Objekts, sondern auch gleich nach der richtigen Zubereitung. Auf diese Art fügen wir unserem Menüplan ständig neue Rezepte hinzu oder substituieren Zutaten in altbekannten Gerichten. Warum die von weit her importierten Kartoffeln kaufen, wenn Brotfrüchte oder stärkehaltige Wurzeln wie Yams, Taro und Maniok lokal angebaut werden und auch noch besser schmecken? Grüne Papayas sind wahre Verwandlungskünstler und haben bei Versorgungsgängen auf *Pitufu* schon die Gurken im Tzatziki, die Zucchini im Risotto und die Bambussprossen im Curry erfolgreich vertreten. Bei Wanderungen und Ausflügen haben wir immer Plastiksackerl im Rucksack, damit wir zugreifen können, wenn wir über wild wachsende Früchte stolpern oder freundliche Einheimische uns Gemüse frisch vom Garten oder Feld anbieten. In kargen Gegenden wie den Atollen des Südpazifik setzen wir auf Kräuter aus unserem Sprayhoodgarten und selbstgezogene Sprossen.

1 Mitten im Paradies – aber weit und breit kein Supermarkt

2 Maniokkerne

3 Kürbisjagd auf Huahine

4 Zurück von der Ernte

5 Wir kochen häufig mit Brotfrucht

## Fischkonserven

Cruiser ohne Gefrierschrank können frischen Fisch nur begrenzt aufbewahren, selber eingekochte Fischkonserven halten aber monatelang ungekühlt. Durch entsprechend langes Kochen werden Bakterien abgetötet, und ertönt beim Öffnen ein beruhigend lautes Klacken, weiß man, dass die Gläser sicher vakuumversiegelt waren. Wir verwenden gewöhnliche Marmeladegläser.

- Fisch in grätenfreie Würfel/Stücke schneiden
- Einkochgläser zu zwei Dritteln mit Fisch befüllen, etwas Sojasauce und Wasser dazugießen, sodass der Fisch gerade bedeckt ist
- Glasränder und Deckel mit Alkohol desinfizieren und die Gläser zuschrauben (nicht allzu fest, damit beim Kochen der Dampf entweichen kann!)
- die Gläser in den Schnellkochtopf stellen (sie dürfen nicht direkt auf dem Boden stehen, Mindestmenge Wasser nicht vergessen!)
- 40 Minuten unter Hochdruck kochen
- abkühlen lassen (dabei sollen sich die Deckel nach innen wölben)



Unterwegs auf Überfahrten ziehen wir immer einen kleinen Tintenfischköder an einer Schleppangel nach. Wir verwenden nur eine einfache Handrolle, auf der allerdings eine extra-dicke Nylonschnur aufgerollt ist, denn die Seemonster des Pazifik haben uns schon diverser Köder entledigt. Weit draußen auf offener See haben wir meist wenig Glück (Cruiser, die schon Jahrzehnte unterwegs sind, berichten, dass es vor Zeiten der Überfischung noch viel einfacher war zu angeln ...), in der Nähe von Inseln ziehen wir aber gestandene Thunfische, Makrelen, Bonitos, Mahi-Mahi (Goldmakrelen) und Wahoos auf Deck, die gleich am Achterdeck gemordet und zerlegt werden. Alles, was wir nicht innerhalb einer Woche vertilgen können, wird eingekocht und bessert später in Ankerbuchten den Speiseplan auf. Vorsichtshalber angeln wir in Lagunen nicht, denn in vielen tropischen Gebieten sind die Riffische wegen Ciguatera (einem Nervengift) ungenießbar.



1



2

### Schweinesekt

Jeder 100 %ige Fruchtsaft aus dem Tetrapak lässt sich durch die Beigabe von Germ binnen weniger Tage zu Fruchtwein vergären – der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. Uns schmeckt am besten Apfel- oder Traubensaft, aber auch Experimente mit frischen Mangos oder Bananen sind schon trinkbar gelungen. Ist kein Fruchtsaft an Bord, greifen wir aufs Basisrezept zurück, das einen leichten, spritzigen Zitronensprudel ergibt. Wir pantschen in einem Galonenkanister (natürlich lebensmittelecht) mit einem selbstgebastelten Gärspund als Verschluss – auch mit einem Luftballon oder Gummihandschuh kann man Fruchtfliegen ohne Explosionsgefahr abwehren.

- 3 Liter Wasser
- 2 Tassen brauner Zucker
- Saft einer Zitrone
- 1/2 Teelöffel Weinhefe

Nach 4 bis 7 Tagen (je nach Temperatur) nimmt die Blubberaktivität ab, der Zucker ist fast vergoren und der Wein wird in drucksichere Plastikflaschen (z. B. Coca-Cola) abgefüllt. Nach einer weiteren Woche ist die Flaschengärung abgeschlossen und der Schweinesekt wird kaltgestellt. Prost!

**Wasserspiele.** Immer wenn wir anderen Seglern zusehen, wie sie mühsam Wasserkannister schleppen und mit krachenden Bandscheiben an Bord hieven, sind wir froh, dass wir uns einen Wassermacher geleistet haben. Puristen behaupten, dass ihnen streng rationiertes Trinkwasser und Katzenwäsche nichts ausmachen. Von allzu langen Gesprächen mit solchen Seebären ist allerdings abzuraten, es sei denn, man kann sich in einer frischen Brise luvseitig vom entsprechend bärigen Aroma halten. Für uns gehören tägliches Duschen und saubere Kleidung zu den Annehmlichkeiten, die wir auch fernab der Zivilisation nicht missen wollen. Nachdem wir den Wassermacher vor Anker nur mit Solarenergie betreiben, dürfen wir bei einer Produktion von 25 Litern pro Stunde trotzdem nicht allzu verschwenderisch mit dem kostbaren Nass umgehen. Die Schiffskatze trinkt nur wenig und riecht trotz Katzenwäsche immer einwandfrei, der Garten braucht pro Tag zwischen 1 und 2 Liter

## Wir suchen passende Wetterfenster zum Segeln, um Sprit zu sparen

Wasser und die menschliche Crew verbraucht pro Nase zwischen 20 und 25 Liter – was im Vergleich zum durchschnittlichen Tagesverbrauch von 160 Litern in Österreich oder gar 300 Litern in den USA immer noch recht genügsam ist. Zusätzlich fangen wir mit unserem Bimini samt Dachrinne Regenwasser auf, das über Schläuche direkt in die Tanks geleitet wird. Nach tropischen Regengüssen dürfen wir somit wieder eine Weile hemmungslos pritscheln.

**Süffige Experimente.** Wasser allein macht noch keinen aufregenden Sundowner-Cocktail, die Alkoholpreise in abgelegenen Regionen wie dem Südpazifik sind astronomisch, der eingeschränkte Stauraum im Getränkeschapp brems uns bei Bunkerkäufer ebenfalls, und dann sollte man auf einer Fahrtenyacht ja auch noch das Gewicht der Ladung bedenken und nicht unbedingt kistenweise Bier spazierenfahren. In einer fröhlichen Ankerrunde in einer abgelegenen Bucht der Marquesas beschlossen wir deshalb, ein polynesisches Rezept für Zitronenmost auszuprobieren, denn viele Polynesier pantschen von den Alkoholpreisen motiviert selbst kreativ zu Hause. Die Einheimischen bezeichnen dieses Getränk als „Komo“, die Franzosen nennen es trefflicherweise „Eau de Cochon“ (Schweinewasser), auf *Pitufa* auch Schweinesekt oder Sausprudel genannt. Das Basisrezept für diesen denkbar einfachen Most (Zuckerwasser mit etwas Zitrone und einer Prise Trockengerm) war schnell abgefüllt, doch schon am nächsten Tag hallten Explosionen und wilde Flüche durch die sonst so ruhige Ankerbucht – gärende Flüssigkeiten sollte man keinesfalls in verschlossene Flaschen sperren! Motiviert von diesem klebrigen Fiasko versahen wir die nächste Generation Komo mit einem Gärspund und produzierten damit trinkbare, aber nicht allzu schmackhafte Ergebnisse, denn gewöhnliche Bäckerhefe hinterlässt einen unangenehmen Beigeschmack nach alten Socken. Mittlerweile lagern in *Pitufas* Kühlschränke vom Heimbrauladen bestellte Säckchen mit Weinhefe und wir produzieren damit erfolgreich spritzigen Fruchtmost in verschiedensten Varianten. Aus ebenfalls im Heimbrauladen erhältlichen Bier-Kits entstehen mit wenig Aufwand aus 2 Kilo Sirup (Hopfen, Malz, Melasse und Germ) ganze 23 Liter Bier.

**Energie und Kraftstoff.** Ein Windgenerator und Solarpaneele (mittlerweile ca. 400 Watt, wir haben in den ersten zwei Jahren immer mehr davon angesammelt) decken üblicher-

- 1 Garten mit Taro, Bananen und Papaya
- 2 Bierabfüllen in unserer Bootsbrauerei

weise unseren Energiebedarf für LED-Beleuchtung, einen Kühlschrank, Elektronik, Laptops und das tägliche Betreiben unseres Wassermachers problemlos. Nur wenn das Wetter mehrere Tage bewölkt und flautig bleibt, müssen wir unseren Energieverbrauch zurückschrauben, denn um die Batterien zu schonen und eine möglichst lange Lebenszeit zu sichern, entladen wir sie nicht tiefer als bis auf 80 (meist eher 90) Prozent. Verunreinigter Kraftstoff und daraus resultierende Motorprobleme können beim Navigieren unter Land in einer Katastrophe enden. Nicht auszudenken, wenn während der Einfahrt durch einen schmalen Riffkanal mit starker Strömung oder bei einem Ankermanöver in einer felsgespickten Bucht ganz plötzlich der Motor absterben würde. Wir verwenden beim Befüllen des Tanks deshalb immer einen feinen, Wasser abscheidenden Filter und fügen dann noch großzügig Biozid-Präparate bei. *Pitufas* Dieseltank ist mit einem Fassungsvermögen von 240 Liter eher klein, vorsichtshalber haben wir noch etwa 100 Liter als Reserve in Kanistern mit dabei, doch üblicherweise versuchen wir durch Geduld bei der Törnplanung in passenden Wetterfenstern unsere Überfahrten nur unter Segeln zu schaffen. Auch innerhalb von Lagunen sind wir so weit es die Sicht erlaubt unter Segeln unterwegs, auch wenn die Navigation zwischen Korallenköpfen dadurch etwas nervenaufreibender wird. Da in vielen Gegenden auch die Einheimischen mit starken Außenbordern auf ihren

### Bewährter Versicherungsschutz mit neuen Vorteilen!



**Der sichere Rundum-Schutz gegen alle Gefahren**  
Gedeckt sind alle Gefahren, denen die versicherte Yacht während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist, wie zum Beispiel Diebstahl, Feuer, höhere Gewalt, Sinken, Grundberührung, Kollision u.v.m



**Feste Taxe**  
Wir vereinbaren mit Ihnen eine feste Versicherungssumme, die bei Totalverlust ohne Zeitwertabzug ersetzt wird, damit Sie ein gleichwertiges Schiff erneut finanzieren können.



**Übernachtungs- und Rückreisekosten**  
Sollte Ihr Schiff wegen eines versicherten Ereignisses während einer Reise nicht bewohnbar sein, werden die notwendigen Übernachtungs- und Rückreisekosten bis zu einer Höhe von 5.000 Euro erstattet.

Booten herumdüsen, ist Benzin meist lokal einfacher erhältlich als Diesel. Wir haben deshalb maximal 20 Liter auf Vorrat an Bord und erkunden die nähere Umgebung eines Ankerplatzes anstatt mit dem Dinghi eher mit dem Kajak, was nicht nur Treibstoff spart, sondern auch viel leiser und gesünder ist.

Unser altmodischer Kerosinherd braucht so einiges an Wartung und Zuwendung, spuckt manchmal Feuer vermischt mit Russ und verbraucht jede Menge Ersatzteile. Der Vorteil eines Kerosinofens ist jedoch der geringe Verbrauch von nur etwa 3 Litern Kerosin im Monat – und das bei täglichem ausgiebigem Kochen und mehrmals wöchentlichem Brotbacken. Gasherde sind generell weniger launisch, doch die Vielzahl von Flaschensystemen und Anschlüssen, die ebenfalls von Land zu Land variieren, machen das Wiederbefüllen von Flaschen für Fahrtensegler zum zeitraubenden, nervenzehrenden Abenteuer.

Kurse belegt und schlaue Bücher gekauft. Bevor wir zu einsamen Inseln aufbrechen, erkundigen wir uns lokal beim Arzt/Krankenhaus, welche Krankheiten aktuell kursieren und mit welchen Medikamenten diese zu bekämpfen sind.

Lebt man an Land, sind Themen wie Energie sparen, nachhaltige Nutzung von Ressourcen und Müllberge in aller Munde, man ist generell besorgt und der Meinung, dass wohl etwas gegen die Probleme getan werden müsse, der Zugang bleibt aber doch etwas generell und abstrakt. Als Fahrtensegler ist man auf die eigenen, beschränkten Ressourcen angewiesen. Batteriemonitor, Wasser- und Dieseltankanzeige halten einem ständig unbarmherzig vor Augen, wieviel man produziert und verbraucht. Wir empfinden dieses Bewusstsein aber nicht als unangenehm, Sparen wird zur zweiten Natur und man freut sich, wenn die



## Auf einer Fahrtenyacht wird Sparen zur zweiten Natur

**Müll.** Wann immer wir an Land Recyclingcontainer finden, herrscht auf *Pitufa* strenge Mülltrennung. Leider gibt es in vielen Ländern entlang unserer Reiseroute noch kein Recycling, bzw. manchmal gar keine Infrastruktur zur Müllentsorgung. Anfangs füllten wir *Pitufas* Bugkabine binnen kürzester Zeit mit Müllsäcken, ein System, das mit ungetrenntem Müll aber schnell zum (stinkigen) Problem wird. Mittlerweile versuchen wir so viel Verpackungsmaterial wie möglich gleich im Supermarkt zu lassen, Biomüll fliegt über die Reling, abbaubaren Müll sammeln wir und versenken ihn bei Überfahrten auf offener See und somit bleibt dann eigentlich nur noch Plastikmüll übrig, der klein zusammengepackt und ineinander gestopft wenig Volumen ergibt.

**Bordapotheke.** In abgelegenen Gebieten ist man als Fahrtensegler bei Krankheiten oder Unfällen auf die eigenen Ressourcen angewiesen. Wir führen deshalb eine umfangreiche Bordapotheke mit, haben vor unserer Abfahrt noch Erste Hilfe-

Wassertanks nach einem Regenguss wieder voll sind oder die Solarpaneele zur Mittagszeit auch noch bei laufendem Wassermacher und Kühlschrank die Batterien laden.

Mittlerweile ist bei uns an Bord auch die Angst vorm Verhungern nicht mehr ganz so groß, da wir festgestellt haben, dass auch die Einheimischen allerorts sowohl selber einkaufen als auch essen müssen. Somit findet sich auch in den kleinsten Dörfern am Ende der Welt fast immer ein Minimarket, wo man zumindest Grundnahrungsmittel wie Mehl, Reis und Zucker und ein paar Konserven kaufen kann. Begrenzte Versorgungsmöglichkeiten in abgelegenen Gebieten verlangen einen gewissen Grad an Flexibilität und Improvisationsvermögen, doch es macht auch Spaß, mit exotischen Lebensmitteln zu experimentieren und die lokalen Gerichte nachzukochen. Wir nutzen trotzdem jede Gelegenheit, uns mit Leckereien einzudecken, denn *Pitufa* ist ein Gourmetboot. Panik kommt im Supermarkt aber keine mehr auf. ★

## Liegeplätze mit einem Klick online buchen

Der interaktive Revierführer mySea bietet ab sofort auch die Möglichkeit, Liegeplätze in Marinas, Bojenfeldern und (Restaurant-) Steganlagen online zu buchen und zu bezahlen.

Wassersportler kennen das: Es ist Sommer und es herrschen beste Segelbedingungen. Yachten ziehen zwischen den Inseln Ihre Bahnen oder liegen entspannt in einer Bucht vor Anker, um im kristallklaren Wasser zu baden. Abends suchen die meisten einen sicheren Liegeplatz in einem Hafen, einer Marina, an einem Steg oder an einer Boje. Doch die beliebten Plätze sind so heiß begehrt, dass die verfügbaren Kapazitäten nicht ausreichen, um allen einen Liegeplatz zu geben. Folge ist die berühmte Hafenfürrie. Schon bis frühen Nachmittag fahren die Yachties Richtung Hafen. Und je näher die Yachten ihrem Ziel kommen, desto höher ist auch der Bootsspeed, um nur ja vor den anderen im Hafen zu sein. „Wer zuerst kommt, malt zuerst“ lautet die Devise. Wer früh genug kommt, erhöht zwar die Chancen auf einen Liegeplatz, verpasst aber auch viel von dem schönen Segeltag.

Mit dem neuen online Liegeplatz Buchungssystem von mySea haben Wassersportler nun die Möglichkeit, für denselben Tag Liegeplätze online zu buchen und damit die zum Teil lästige Liegeplatzsuche zu umgehen. Und das zum gleichen oder in vielen Fällen sogar günstigeren Preis, als man in der Marina oder an der Boje auch bezahlen würde.

### Das Liegeplatzbuchungssystem: Wie funktioniert es?

Die Funktionsweise ist ganz einfach. Zunächst legen mySea-Nutzer Ihre Bootsdaten an: Yachttyp, Länge, Breite, Tiefgang usw. Auf Grund dieser Parameter berechnet mySea die tagesaktuellen Liegeplatzkosten der teilnehmenden Marinas, Häfen usw. Hat der mySea-Nutzer den geeigneten Liegeplatz ausgesucht, kann er diesen mit einem Klick buchen. Bezahlt wird mittels Kreditkarte. Dazu konnte mySea mit Pay-

mill einen großen, internationalen Partner mit ins Boot holen, der für die sichere Zahlungsabwicklung garantiert. Die Kreditkartendaten sind für mySea nicht sichtbar und werden auch nicht gespeichert. Das macht die Zahlung noch sicherer.

Der Liegeplatzbetreiber erhält nach der Buchung alle notwendigen Boots- und Kundendaten sowie die Zahlung. Er garantiert die Verfügbarkeit des Liegeplatzes und hält diesen bis spät am Abend auch frei. Wassersportler haben die Möglichkeit, ihre Bootsdokumente wie Flaggenzertifikat oder Versicherungsdokumente im System zu hinterlegen. Gibt der Bootseigner mySea die Erlaubnis, diese Dokumente vorab an die Marina zu schicken, spart er sich beim Check-in Zeit. Einige Marinas werden sogar so weit gehen, dass dieser Pre-Check-in die Anmeldung im Marinabüro komplett ersetzt, da die Marina ja bereits vorab über die Bezahlung und alle notwendigen Dokumente verfügt. Aber nicht nur Liegeplätze in Marinas und in Bojenfeldern lassen sich online buchen. Auch Plätze an Restaurantstegen lassen sich über mySea reservieren. Dazu legt der Stegbetreiber fest, welchen Betrag er vom Gast vorab zur Reservierung haben möchte (in der Regel zwischen 20 und 50 Euro). Dieser Betrag wird dann von der Kreditkarte gleich abgebucht und dient dem Stegbetreiber als Art „Pfand“. Kommt der Gast abends ins Restaurant, wird dieser Betrag dann von der Restaurantrechnung wieder abgebogen, sofern der Liegeplatz für Restaurantbesucher gratis ist. Somit hat der mySea-Nutzer einen sicheren Liegeplatz, für den er unterm Strich nichts bezahlt und der Stegbetreiber weiß genau, welcher Kunde mit welcher Yacht kommt.



Die Liegeplatzpreise sind bei einer Online-Reservierung

die gleichen wie bei einer Be-

zahlung vor Ort auch. Die Reservierung kostet die Wassersportler keinen Cent extra. Im Gegenteil: Online können die Liegeplatzinhaber viel schneller auf Auslastungsschwankungen reagieren und zu bestimmten Zeiten Rabatte einräumen.

Das ganze System funktioniert von A-Z online auf Deutsch und Englisch. Missverständnisse mit Liegeplatzinhabern, z. B. auf Grund von Sprachschwierigkeiten, können dadurch verhindert werden. Alle Buchungen und Zahlungen sind transparent und nachvollziehbar. Für die Saison 2016 können ab Anfang April Liegeplätze in Griechenland, Kroatien, der Türkei, Italien, Montenegro, Slowenien und Zypern gebucht werden.

Eine genaue Beschreibung der online Liegeplatz Buchung finden Sie hier: <http://my-sea.com/de/articles/general/berthbooking> Gegenwärtig ist die Online-Buchung von Liegeplätzen über die Webseite von mySea unter [www.my-sea.com](http://www.my-sea.com), der iOS-App und der Android-App möglich.  
iTunes: <https://itunes.apple.com/de/app/mysea/id802375798?mt=8>  
Play-Store: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.euminia.myseaapp&hl=de>

mySea

mySea ist ein nautischer, ortsbasierter digitaler Revierführer sowie eine Community für Wassersportler, bestehend aus sorgfältig recherchierten Informationen. Nutzer können mit mySea nach interessanten Orten (sogenannten POIs) suchen, beispielsweise Ankerbuchten, Anlegestellen, Tankstellen, Supermärkten, Restaurants oder nautischen Dienstleistern wie Segelmachern oder Mechanikern. mySea ermöglicht es seinen Nutzern im Internet, auf Smartphones und Tabletcomputern kostenfrei nach Törntipps zu suchen und eigene Törns zu organisieren. Außerdem können Nutzer untereinander in Kontakt treten und selbst Inhalte generieren und teilen. Ziel von mySea ist es, dass Nutzer leicht das finden, wonach sie gerade suchen und selbst aktiv dazu beitragen, dass auch andere Nutzer von ihrem Wissen profitieren.

Neu seit August 2015 ist die Möglichkeit, über mySea online Liegeplätze in Marinas, Bojenfeldern und an Steganlagen zu buchen. mySea ist aktuell auf Deutsch und Englisch für Griechenland, Kroatien und die Türkei verfügbar. Die Basis von mySea ist eine Datenbank mit über 40.000 handrecherchierten Informationen aus öffentlich zugänglichen Quellen und Teams vor Ort. mySea ist ein Service der Euminia GmbH mit Sitz in Kressbronn am Bodensee. Weitere Informationen: [www.my-sea.com](http://www.my-sea.com)