

---

## **Die Reise nach Makaronesien**

### **aus der Ostsee über die Biskaya nach Madeira, zu den Kanarischen Inseln, den Azoren und zurück**

Teilnahme am Fahrten-Wettbewerb des Deutschen Seglerverbandes 2023/24

Kategorie: See/Hochsee

Yacht: „on the rocks“, Comfortina 46, GER 7432

Zeitraum der Reise: 6. Mai bis 18. August 2023

Skipper Dr. Thomas Wehner, Hannoverscher Yachtclub

Registriernummer im DSV 023884

---

### **Die Idee zur Reise**

**E**s war ein lang gehegter Traum, der endlich in Erfüllung gehen sollte. Nach einigen Vorbereitungen, Routenplanungen und Ergänzung der Sicherheitsausrüstung auf unserer Comfortina 46 „on the rocks“ verliessen wir am 06. Mai 2023 morgens um 5 Uhr Marina Minde und begannen die Reise nach Makaronesien. Der Name lässt sich aus dem Griechischen herleiten und bedeutet so viel wie „die Inseln der Glückseligen“. Sie liegen im östlichen Atlantik und wurden durch vulkanische Kräfte geschaffen. Grandiose Landschaften wurden dabei geformt. Der Wissenschaftsjournalist Dirk Steffens begeisterte den Skipper durch Berichte über diese einzigartigen Inseln. So wurde der Wunsch geboren, auf eigenem Kiel dorthin zu segeln. Entlang der westeuropäischen Küstenlinie, über die Biskaya bis zur Mündung des Tejo. Von dort auf direktem Kurs nach Madeira. Nächste Ziele sollten Gran Canaria, Teneriffa und La Gomera werden, bevor der Bug gen Azoren gerichtet werden sollte. Dort waren die Inseln St. Maria, Sao Miguel und Terceira unsere Ziele, bevor es im längsten Törnabschnitt zurück nach Frankreich in die Bretagne gehen sollte.

### **Navigationsmaterial: Analoges und viel Digitales**

**N**eben den Klassikern wie Fernglas mit Kompass und Handpeilkompass sind redundante digitale Navigationssysteme an Bord von „on the rocks“ vorhanden. Zwei unabhängige GPS-Empfänger von B&G und ein Hand-GPS-Gerät von Garmin bringen die Daten zuverlässig auf die Systeme. AIS-Sende-/Empfänger-Einheit und Funkgerät sind auf Comfortina-Yachten Standard. Papier-Seekarten dienen der Kursbestätigung und als Übersegler bei langen Seestrecken. Positionseintragungen wurden parallel zur stündlichen analogen Logbuch-Eintragung alle 3 Stunden vorgenommen. Mit digitalen Seekarten des NV-Verlages (NV Ostsee Serie 1-4 und 6 sowie Nordsee 9 bis 13, und von Navionics für Atlantikpassagen (EU646L Europe, Central&West) wurden die Kurse bestimmt. Der Reeds Nautical Almanach 2023 diente bei allen Hafenmanövern als verlässlicher Ratgeber. Strömungsdaten der Tide wurden im digitalen Kartenmaterial gefunden und aus der App „Gezeiten“ entnommen.

**D**ie Dokumentation der Reise erfolgte mithilfe des SAILSERVER, einem digitalen Logbuch, das alle verfügbaren Daten aus dem NMEA2000 System aufbereitet und speichert. Zudem wurden alle persönlichen Beobachtungen und Wetteraufzeichnungen stündlich im handschriftlichen Logbuch vermerkt. Crewmitglieder berichteten später, dass diese Eintragungen bei der Strukturierung des Tagesablaufs sehr geholfen hätten.

## Skipper sieht besondere Probleme

**W**ochen und Monate vor dem Beginn der Reise beschäftigte sich der Skipper mit dem Thema „Orcas knabbern Ruderblätter an“. Nahezu wöchentlich kursierten immer neue Berichte über dieses absonderliche Verhalten der hochintelligenten Tiere in den Medien. Mitteilungen in Apps wie z.B. ORCINIUS zeigten deutlich ein zeitliches Verhalten der Orcas. Im Frühjahr tummeln sich die Orcas um und bei der Straße von Gibraltar, um in den folgenden Monaten mit den Thunfischen bis in die Biskaya zu wandern. Daraus wurde gefolgert, dass ein früher Beginn der Reise im Mai und eine zeitige Rückkehr Anfang August die beste Wahl für die Reisezeit waren. Zusätzlich wurde das Ruderblatt von „on the rocks“ weiß-rot gestreift mit Antifouling bemalt. Man hatte gelesen, dass in über 60% aller „Schadenfälle“ an Ruderblättern durch Orca-Bisse diese dunkelgrau gewesen sind. Nun will ich mich nicht über mathematische Wahrscheinlichkeiten heller und dunkler Unterwasserschiffe auslassen, aber es sollte ein weiterer Schritt zu einer glücklichen Heimkehr werden. Nach Rückkehr von der Reise erhielten wir Kenntnis von einer stark demolierten Yacht des Lübecker Yachtclubs, die Ende August vor der Nordwest-Ecke Spaniens in Höhe von La Coruna heftig attackiert wurde und mit total zerstörtem Ruderblatt inkl. Wassereintrich von Seenotrettern abgeschleppt werden musste.

## Crewbildung und deren spezielle Sorgen

**A**ufgrund der großen Entfernungen zwischen den Insel-Gruppen summierte sich die geloggte Strecke auf über 5.900 Seemeilen. Bereits in der Vorplanung war mir als Skipper klar, dass ich das nicht alleine bewältigen wollte. Zwar standen bereits über 60.000 Seemeilen in den Logbüchern und diverse Einhand-Regatten (Silverrudder) oder längere Passagen über die Ostsee (Baltic Sprint Cups, Blue Ribbon Cup etc) lagen bereits im Kielwasser, aber bei dem Gedanken an den 1.200 sm langen Törnabschnitts von den Azoren nach Frankreich, begann die Suche nach interessierten und fähigen Crew-Mitgliedern. Wer meint, dass man von den Azoren auch zunächst nach Spanien und dann durch die Biskaya nach Frankreich segeln kann, dem sei auch an dieser Stelle der Hinweis gegeben, dass die Orcas dort auf einen warten! Also wurde die längere Strecke gewählt und es hat sich gezeigt, dass diese Entscheidung richtig war.

**C**rewmitglieder hatten sich gewissenhaft auf ihren ersten Törn auf dem Atlantik vorbereitet. Rettungsseminare in Elsfleth wurden besucht, eine Epirb angeschafft, Löschdecken besorgt und diverse Schaum- und Pulverlöcher gecheckt. Cover-Sail und Try-Sail ergänzten die Besegelung. Auf die Mitnahme des 175 m<sup>2</sup> großen Gennakers wurde verzichtet. Dafür hatten wir einen 95 m<sup>2</sup> großen Code-Zero (Cableless) an Bord, der richtig getrimmt auch auf raumen Kursen für guten Vortrieb sorgte. Rettungswesten, Rettungsinsel, Life-Lines und Life-Belts sind standardmäßig an Bord.

**Z**ehn Crews mit insgesamt 15 verschiedenen Mitgliedern versüßten dem Skipper die einzelnen Törn-Abschnitte. Mitglieder aus unserem Segelverein (Hannoverscher Yachtclub), Freundinnen und Freunde und Familienmitglieder unterstützten den Skipper routiniert auf diesem Törn. Einige Crews mussten später länger leiden - die Seekrankheit hatte sie voll im Griff. Achterliche Winde brachten „on the rocks“ ins Rollen. Diese bei einer Segelyacht auf der Ostsee eher unbekanntem Bewegungen führten bisweilen zu tagelangem Ausfall von Crewmitgliedern. Früher war das bei mir auch ein Thema, aber seitdem ich den „älteren Männern“ zugeordnet werden kann, gehöre ich zu den Privilegierten, die nicht seekrank werden ([www.blauwasser.de](http://www.blauwasser.de): Stefanie Kamke; 24.07.2023 - Umgang mit Seekrankheit: verstehen, erkennen, behandeln und vermeiden).

### Nahrung für die Crew: flüssig und gefrier getrocknet

**N**eben den 450 Litern Frischwasser in den Tanks an Bord wurde in 0,5-Liter-Einheiten Trinkwasser gebunkert. 120 Flaschen wurden fachgerecht für jede längere Passage verstaut. Mit den besonderen Ess- und Trinkgewohnheiten meiner Mitsegler war ich bereits seit Jahren vertraut. „Wassertrinker“ und Genussmenschen hielten sich die Waage. Nun bin ich kein Koch, esse aber gern und so hatte ich ein Auge auf bewährte kochende Mitsegler. Nachdem bei Nutzung eines Woks früher fast unser Schiff abgefackelt worden war, achtete ich bei der Verproviantierung diesmal auf weniger gefährliche Zubereitungsmethoden. Trecking-Nahrung, gefriergetrocknet wurde eingekauft, getestet und schnell verstaut. Anfreunden konnte ich mich nur mit Milchreis mit Äpfeln, andere Menüs mit internationalen Namen fanden kaum Absatz. Auf Teneriffa sollte sich das Blatt wenden, denn meine Ehefrau ging mit einem ehemaligen Blauwassersegler einkaufen, kam voll bepackt strahlend zurück und berichtete, dass uns mit dem erfahrenen Mitsegler eine tolle Nummer gelungen sei, er hätte viele Ideen, was er uns zum Essen bereiten wollte. Allein auf die Zubereitung musste ich mehr als 14 Tage warten, denn besagter Mitsegler fiel bereits nach wenigen Stunden mit ständigem Unwohlsein aus. Zu seinem persönlich größten Bedauern sah er sich außerstande, in der Pantry zu kochen. Das hatte glücklicherweise zufolge, dass ich während der ganzen Reise 4 kg abgenommen habe.

### alle Wetter aus dem Handy

**A**uf den bis zu dieser Reise gesegelten Törns hatten wir nie für mehr als 24 Stunden Wettervorhersagen einholen und interpretieren müssen. Zudem half ein Digitalbarometer, das Wetter für die kommenden 12 Stunden im Blick zu behalten. Das funktionierte über Jahre hinweg so gut, dass wir relativ selten im küstennahen Bereich auf die Daten des WINDFINDER zurück greifen mussten. Der Superforecast erfreute uns dann mit präzisen Angaben, wenn der Törn länger als 10 Stunden andauerte. Nun galt es fern vom allgegenwärtigen Internet für mindestens 3 bis 5 Tage Wetterprognosen zu erhalten. Wir folgten Empfehlungen von Freunden aus der Segler-Szene, das Handy durch das System Iridium go! zu ergänzen und die App PREDICT-Wind zu verwenden, die sehr gute Wettervorhersagen auf Basis diverser Wettermodelle bereitstellt. Dazu kommt ein leicht zu bedienendes Wetter-Routing, das uns später sehr zutreffende Prognosen und Empfehlungen zur Verfügung stellte. Für den einwandfreien Empfang unter allen Witterungsbedingungen wurde eine Festantenne für das Iridium go! System am Heck installiert. So konnte auch aus dem sicheren Salon oder Navi-Platz unter Deck das Handy bedient werden. Auf den langen Hochsee-Passagen wurden alle 12 Stunden neue Wetterdaten geladen und so der gewählte Kurs aktualisiert. Es zeigte sich, dass die geladenen Wetterdaten für ca. 3 Tage sehr gute Prognose-Werte für Windstärke und Windrichtung zur Verfügung stellten. Als zuverlässigstes Prognose-Modell konnten wir ECMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecasts; Europäisches Zentrum für mittelfristige Wettervorhersage EZMW) registrieren. Im Überblick über die ganze Reise zeigte sich, dass die Hinfahrt bis zu den Kanaren und auf einem Teilstück bis zu den Azoren überwiegend auf raumen Kursen mit nordöstlichen Winden erfolgte. Unrühmliche Ausnahme war der Kurs von Cascais nach Madeira. Die Wetterprognose war leider auch auf diesem Teilstück korrekt. Südwest-Winde der Stärke 5 bis 6 Bft und mehr als 3 m hohe Wellen beanspruchten Material und Crew in außergewöhnlicher Weise. Rückblickend war dieser Törnabschnitt mit Abstand der härteste und anspruchsvollste der ganzen Reise. Nur auf diesem Törnabschnitt segelten wir mit 2.Reff im Großsegel und mit der Sturmfock (Cover-Sail). Selbst unter dieser stark reduzierten Beseglung sprang „on the rocks“ über die Wellen und fiel bisweilen in tiefe Löcher, die sich vor allem nachts ohne Ankündigung auftaten. Auf dem weiteren Törnverlauf

zu den Azoren und zurück an die westeuropäische Küste wurden wir durch südwestliche Winde unterstützt, die uns wieder auf raumen Kursen wie auf Schienen unseren Zielen näher brachten. Wenn man sieht, dass für die Rückfahrt von der Azoren-Insel Terceira nach Roscoff (Frankreich) neben dem richtigen Wetterfenster auch die Reisezeit von 7 Tagen (für 1200 sm) nahezu exakt prognostiziert wurde (real: 6 Tage und 22 Stunden), ist das eine nahezu perfekte Wettervorhersage. Alle Daten aus dem NMEA2000-System wurden mithilfe der SAILSERVER-App lückenlos elektronisch aufgezeichnet. Die stündlichen handschriftlichen Aufzeichnungen ergänzten unseren Datenschatz.

Über die App MARINE TRAFFIC, tägliche Positionsmeldungen via Satellit (Iridium go!) und der Übertragung unseres Tracks in der App SAILSERVER (wenn Internet-Empfang vorhanden war) hatten die Lieben daheim mindestens ein wachsames Auge auf das Treiben der Angehörigen auf dem Atlantik.

### Die ersten Seemeilen nach Makaronesien

Anfang Mai mussten wir mit Temperaturen unter 10° und beim Start in der Flensburger Förde mit 7 Bft aus Ost klar kommen, was im Hinblick auf das Ziel „in den sonnigen Süden zu segeln“ erst einmal die Stimmung gegen Null sinken liess. Vor 13 Jahren segelten wir zum ersten Mal die westeuropäische Küste entlang bis nach Le Havre. Mir war also ein Streckenabschnitt bereits vertraut. Auf den ersten Seemeilen nach Kiel, durch den Kiel-Kanal, an den friesischen Inseln entlang bis nach Frankreich begleiteten mich Freunde aus dem Hannoverschen Yachtclub. Von Boulogne-sur-Mer ging es dann über Dieppe für mich zunächst alleine nach Cherbourg. Von dort erkundete ich zusammen mit meiner Frau und mit frischer Crew die Kanalinseln Alderney, Guernsey, Herm und Sark. Allein dieses Revier lohnt bereits den etwas langweiligen Törn entlang der europäischen Westküste. Man verlässt zwar die EU, muss ein- und ausklarieren, aber der Aufwand lohnt sich. Auf den Kanalinseln interessierte sich niemand für Pässe oder Crewlisten. Ganz anders dagegen läuft es, wenn man wieder in die EU „einreist“. Mehrmals wurden wir vom Zoll überprüft, in jedem Hafen an den Festlandsküsten Europas muss man Versicherungs- und Schiffspapiere vorlegen. Besonders ein Ereignis bleibt in diesem Kontext fest verankert in unserem Gedächtnis: Eines Abends liefen wir ermattet bei 6 Bft in den Hafen von Roscoff ein, machten um 18:30 Uhr fest, der Logbucheintrag bestätigt das. Am nächsten Morgen wollten wir tanken, aufgrund von Akzeptanzproblemen der VISA-Card am Automaten musste ein Crewmitglied zum Hafenmeister und kam in schwer bewaffneter Begleitung eines Beamtentrios zurück zur Yacht. Wo wir denn her kämen? Warum wir keine gelbe Flagge (Y) gesetzt hätten? Nach Vorlage sämtlicher Papiere und einer ausführlichen Schiffsbesichtigung („Sie haben aber ein schönes Schiff!“) wurde uns erklärt, warum wir nicht verhaftet worden sind. „Ihr Logbucheintrag von 18:30 Uhr zeigt, dass Sie nach Büroschluss eingelaufen sind! Deshalb konnten Sie nicht einklarieren. Aber beim nächsten Mal...!“ Danach segelte „on the rocks“ noch schneller, denn alle Steine waren uns vom Herzen gefallen.

### Zum ersten Mal Hochsee

Die erste größere Bewährungsprobe stand mit der Überfahrt über die Biskaya an. Die Crew staunte über hohe, lange Wellen, die das Schiff ins Rollen brachten. Diese eher unüblichen Bewegungen bei einer Segelyacht - zumal wenn sie über zig Stunden andauern - führten bei  $\frac{2}{3}$  der Crew zum stundenlangen Totalausfall. Für die 350 Seemeilen lange Überquerung der Biskaya brauchten wir 2 Tage und 2 Stunden. Zum ersten Mal zeigte sich der Nachthimmel ohne

Streulichter. Ich kam kaum zum Schlafen, konnte den Blick nicht vom Nachthimmel lassen. Während die Crew danieder lag, wechselte ich mich im Wachplan mit dem elektronischen Kollegen ab. Die Programmierung unseres Autopiloten war optimal für die raumen Kurse eingestellt, die Segelflächen standen im richtigen Verhältnis zu Kurs und Windrichtung. Mir machte das ständige Rollen nichts aus. Der Autopilot lief nie aus dem Ruder und so vergingen die Stunden wie im Fluge. Als im morgendlichen Dunst die spanische Küste auftauchte, war ich echt stolz auf die zurückgelegte Biskaya-Passage. Im Vorfeld hatte ich sämtliche auf Youtube verfügbaren Clips und Berichte über Biskaya-Überquerungen geradezu verschlungen und war mit gehörigem Respekt in diesen Törnabschnitt gegangen. Zumal alle Skipper, die dort berichteten, weitaus jünger gewesen waren.

**B**is nach Cascais bei Lissabon, dem teuersten (70 €/Tag) und elitärsten Hafen der Reise, waren die weiteren äußeren Bedingungen gemäßigt. Auf kurzen Abschnitten konnten wir sogar Am-Wind segeln. Bei konstanten 2 Bft war der Speed 6 bis 7 kts FdW. Da der nächste Crew-Wechsel am Sonntag in Cascais erfolgen sollte, blieben uns nur 7 Tage für die insgesamt fast 700 Seemeilen von Camaret-sur-mer bis nach Cascais. Im Rückblick war das der einzige Fehler in der Routenplanung. Entlang der Westküste der iberischen Halbinsel gibt es zu viele schöne Orte und Landschaften, die es zu erkunden gilt. Wir mussten sie ohne Halt passieren. Besonders die zerklüftete Küstenregion in Galizien hatte es mir angetan. Nach der Überquerung der Biskaya und dem Stopp in La Coruna segelten wir in zwei Törn-Abschnitten insgesamt 170 Seemeilen, um dann mit einer Nachtfahrt (161 Seemeilen) pünktlich in Cascais einzulaufen. Hier fiel dann zum ersten Mal das Wort „Bus-Fahrplan“. Einerseits war ich froh, die Termine einhalten zu können, zum anderen war man enttäuscht, sehenswürdige Highlights links liegen lassen zu müssen.

### Stress-Test für Schiff und Crew

**A**uf Kurs gen Madeira war sogar ein Notarzt an Bord. Wir hatten uns einige Monate vorher kennen gelernt und der junge, hoch motivierte Mediziner hatte den Skipper umfassend untersucht und einem Spiroergometrie-Test unterzogen, dessen Ergebnis positiv ausfiel. Selber kein Segler (hat aber Katamaran-Schein) musste er während der Zeit an Bord enttäuschend feststellen, dass ihm die Kraft fehlte, Fock-Winschen bei 6 Bft dicht zu kurbeln. Sein sehniger Körper war fürs Free-Climbing trainiert, was auf einer Yacht eher nicht zur Ausführung gelangt.

**A**uf dem Törnabschnitt nach Madeira bekamen wir es mit einem Wettersystem zu tun, das sich in den Vorhersagen bereits angekündigt hatte. Es wurden zunehmende Wellenhöhen von 1,5 bis 3,5 m prognostiziert, zudem nicht konform mit dem Wind, der uns auf dem zweiten Törnabschnitt mit bis zu 6 Bft exakt aus der Zielrichtung (Südwest) entgegen blies. Das Ergebnis war eine stark seekranke Crew, die innerhalb von zwei Tagen den Vorrat an Reisetabletten verbrauchte, weil die geschluckte Tablette nach zwei Stunden bereits wieder dem Meer übergeben wurde. Auch ein gebrochener Schäkel (Sollbruch-Stelle von Seldén) im Bereich des Fockfalls und der spätere Ausfall des Bugstrahlruders führten beim Skipper nicht gerade zu Freudentänzen. Besonders nachts war die ruppige See unberechenbar, denn „on the rocks“ krachte wiederholt in Löcher, die sich auf dem Meer plötzlich auftaten. Wir waren schnell oder auch zu schnell unterwegs und das Schiff sprang geradezu über die Wellen. Für die 634 sm lange Fahrt von Cascais nach Madeira (inkl. Kreuzkursen) brauchten wir 3 Tage und 20 h. An Land zeigte sich später, dass eine lose Steckerverbindung zum Bugstrahlruder Ursache für den Ausfall gewesen war. Die heftigen Erschütterungen während der Kreuzkurse gehen mir noch heute in der Erinnerung an diese Zeit durch Mark und Bein.

Die Crew ergänzte auf diesem Teilstück ein Freund des Mediziners, der vergeblich versuchte, auf dem Atlantik einen Fisch zu angeln. Mein Hinweis, dass ich leider nicht auf Angelverträgliche 2 Knoten Speed reduzieren könne, da es galt, rechtzeitig Madeira zu erreichen (Stichwort: Bus-Fahrplan) wurde leicht schmallend akzeptiert. Bei der Ankunft nach Mitternacht zeigte sich Funchal mit den angrenzenden Siedlungen im Lichterglanz wie ein beleuchtetes Amphitheater. Hell erleuchtete Straßenzüge wechselten sich mit dunklen Passagen ab, die später als Waldflächen identifiziert wurden. Da die vergangenen 40 Stunden den Skipper stark beansprucht hatten, sah er übermüdet Trugbilder vor dieser großartigen nächtlichen Kulisse. Riesige Stahlskulpturen erwachsen ihm aus dem Meer. Es wurden Ausweichmanöver geplant, die Crew musste Google bemühen, um festzustellen, dass keine monumentalen Stahlteile im Meer verankert sind; dazu trällerten Musiker und Sänger einschlägige Lieder in den Ohren des Skippers. Jetzt zeigte sich die Crew fit, beruhigte den Skipper und nahm ihm die Trugbilder. Bei der nächtlichen Ankunft in Funchal musste die Crew zu ihrem Leidwesen noch erfahren, dass die Zufahrt in die örtliche Marina wegen einer Schlammlawine nach einem Unwetter (das uns den Wind gebracht hatte) gesperrt war. Nach weiteren 11 sm und dem Anlegen im Ausweichhafen Quinta do Lorde wollten morgens gegen 5 Uhr alle nur noch von Bord.

### **Weit, weit weg ... zu zweit gen Süden**

Wenn Crewmitglieder aus der eigenen Familie an Bord sind, freut es den Skipper besonders. Meine Ehefrau, mit der ich seit fast 50 Jahren in einem Boot sitze, zögerte zunächst, mich auf längeren Törn-Abschnitten dieser Reise zu begleiten. Zu groß war ihr Wunsch, immer Land sehen zu wollen. Umso mehr freute es mich, dass sie mich von Madeira nach Gran Canaria und weiter auf den Kanarischen Inseln begleitete. Extra für sie hatte ich Kaiserwetter bestellt, raume Winde mit 2 bis 3 Bft, natürlich strahlend blauer Himmel und nachts ein Sternenhimmel, von dem man nicht den Blick lassen konnte. Im Verlauf des gesteckten Kurses führen wir an den Selvagens-Inseln vorbei. Eine Inselgruppe, die wohl die wenigsten kennen. Streng geschützt und unbewohnt sind sie ein einzigartiges Naturparadies mitten im Atlantik. Nach 320 sm und 2 Tagen und 2 Stunden machten wir in Puerto de Mogan an der Südwest-Küste von Gran Canaria fest. Die letzten Stunden hatten noch eine Überraschung für uns parat: die Düse zwischen Teneriffa und Gran Canaria arbeitete pünktlich und mit voller Stärke. Bei bis zu 30 kts Wind sausten wir mit 13 kts FdW gen Süden. So plötzlich der Spuk begonnen hatte, so schnell war er wieder vorbei und die letzten Seemeilen mussten wir sogar motoren.

Freunde von uns kamen an Bord, selber exzellente Kanaren-Kenner. Es war ein Vergnügen, mit Ihnen La Gomera zu erkunden. Teile der Crew opferten bei den Passagen zwischen den Inseln zwar den Fischen, aber -wie auf allen Inseln- fanden wir sehr gute Lokale, um das Defizit auszugleichen. In diesen Wochen wurde ich zum Pulpo-Spezialisten, wobei besonders der Sahara Pulpo meinen Geschmacksnerv getroffen hatte. Auf Teneriffa organisierte meine Ehefrau das preisgünstigste Mietauto, das wir je hatten: knapp 50 € für drei Tage. Die ihm innewohnenden Pferdestärken reichten so gerade, um das Gefährt mehrere tausend Höhenmeter in die karge, wüstenähnliche Landschaft um den Teide zu bringen. Die Spitze dieses weltweit zweithöchsten Vulkanberges (von der Basis am Meeresboden gemessen) wurde uns leider nicht zugänglich, da zu starke Winde wehten.

### Mit Best-of-Besatzung zu den Azoren

Nach erneutem Crew-Wechsel auf Teneriffa starteten wir zu Dritt mit der -zumindest auf dem Papier- versiertesten Crew gen Azoren. Eine erfahrene Regatta-Seglerin aus der Werftleitung und ein ehemaliger Blauwasser-Segler begleiteten mich auf diesem Törnabschnitt. 780 sm wurden in 4 Tagen und 14 Stunden absolviert. Zu Beginn des Törn-Abschnitts musste entlang der Westküste Teneriffas gekreuzt werden, die Crew genoss dieses Champagner-Segeln, bis der Wind ab der Nordwest-Ecke der Insel immer weniger wurde. Eine Zone mit sehr schwachen Winden nahm uns in ihre Mitte und wir mussten 2,5 Tage mit Maschinenunterstützung gen Norden segeln, bis wir endlich die südliche Zone eines Starkwindfeldes fast auf Höhe Madeira erreichten. Von da an geriet die Fahrt zu einem flotten Ritt gen St.Maria, der südöstlichsten Insel der Azoren. Dort kamen wir nachts um 3 Uhr an und fielen wie tot in die Kojen. Das tagelange Unwohlsein der beiden Crew-Mitglieder hatte ihnen das Letzte abverlangt und sie waren froh, endlich wieder an Land gehen zu können. Vor dem Einlaufen in den von zahlreichen Lichtern beleuchteten Hafen fand eine erregte Diskussion über das zielsichere Navigieren nach Sicht statt. Als verantwortlicher Skipper zeigte mir der Blick auf die digitale Karte den Weg. Ohne dieses digitale Hilfsmittel wäre die Hafeneinfahrt kaum zu identifizieren gewesen.

Im weiteren Verlauf der Reise im Gebiet der Azoren war auch der Werftchef von Comfort Yachts für mehrere Tage an Bord. Zu meiner großen Freude hatte er einige Ersatzteile mitgebracht, sodass „on the rocks“ wieder voll einsatzfähig war. Kurz vor der Rückfahrt nach Frankreich kam meine Tochter an Bord. Ihre Entscheidung, mich auf dem längsten Törnabschnitt zu begleiten, war bereits Monate vorher gefallen. Zu einem Zeitpunkt, als sich noch niemand für diesen langen, anspruchsvollen Abschnitt begeistern konnte. Zitat: „Papa, ich lasse dich nicht alleine über den Atlantik segeln!“ Wow, was für eine Tochter! Ihre Entscheidung honorierte ich besonders, zumal ich wusste, dass sie nicht seefest ist. Doch ein Pflaster hinter dem Ohr half ihr über die ersten Tage hinweg. Danach war sie fit.

Die Tage auf den Azoren waren geprägt von längeren Autofahrten, um die Sehenswürdigkeiten zu erleben. Wanderungen auf St.Maria, unendliche Hortensienhecken, Kraterseen, dampfende Schwefelquellen und Teeplantagen auf Sao Miguel, einzigartige Aussichtspunkte am Rand eingefallener Krater, Baden in natürlichen Felsenbecken im Atlantik und als dramatischer Höhepunkt der Abstieg in einen erloschenen Vulkanschlot auf Terceira. Diese Erlebnisse wurden garniert von einem angenehmen Klima und leckerem Essen in zumeist einheimischen Restaurants.

### die Bewährungsprobe: 1.200 Seemeilen über den Atlantik

Zwei Tage vor unserer Rückfahrt nach Frankreich tobte sich ein kleiner Sturm mit über 40 kts über Terceira aus. Wie gut, dass sich dieses Wettergebiet langsam vor uns auf den Weg gen Osten machte, sodass wir später nur noch einige kleine Nachwehen spürten. Die Wetterprognose von PREDICT-Wind sah uns in knapp 7 Tagen in Roscoff (Bretagne) einlaufen. Ein enges Zeitfenster bestimmte unseren Start, denn südlich des gesteckten Kurses würde sich ein Gebiet mit schwachen Winden ausbreiten und uns den Weg verbauen. Mit anfänglichen 20 bis 25 kts Wind aus 130° zum Kurs gelang uns über mehrere Tage berausches Segeln gen Osten. Je weiter wir gen Osten kamen, umso gemäßigter wurden die Winde, die uns aber weiter raume Kurse bescherten. Während der ganzen 1.200 Seemeilen nach Roscoff sahen wir bis kurz vor der

französischen Küste kein einziges Schiff. Allein eine französische Yacht musste uns nachts an der Grenze zur Biskaya vor den Bug laufen.

In den Nächten auf dem Atlantik, in denen ich träumend auf der Cockpit-Bank lag und in den Sternenhimmel blickte, verspürte ich einen großen Unterschied zu den Nachtfahrten auf der Ostsee. Hier auf dem Atlantik umgab uns eine großartige Stille. Nur das beständige Plätschern der Bug- und Heckwellen drang an meine Ohren. Obwohl wir mit raumen Winden schnell unterwegs waren, erschien es mir, dass die Welt um uns in einer Art lautlosen Kokon steckte. Wir waren die Störenden auf dem Meer, die auf ihrem Kurs Algen zum Leuchten brachten und für wenige Augenblicke eins waren mit einem Teil des Atlantik. In kurzer Zeit waren die Spuren des Heckwassers dann verschwunden und die Unendlichkeit des Meeres wiederhergestellt.

Meine Tochter fasste die Tage auf See so zusammen: „Einmaliges Erlebnis, aber bitte nicht noch einmal.“ Sie vertrieb sich die Zeit mit dem Hören von Hörbüchern, lag möglichst flach auf dem Cockpit-Boden und schrieb fleißig jede Stunde die Eintragungen in das Logbuch. Wie durch ein Wunder hatte der Wille unseres Blauwasser-Seglers über seinen Magen gesiegt. Er war der Horizontalen, in der er mit diversen Kissen gut gepolstert Tage verbracht hatte, entflohen und tat das, worauf ich so lange gewartet hatte. In den letzten drei Tagen zauberte er Omelette und Pfannkuchen auf die Teller.

Ein ungewohntes Navigieren forderte dann die Passage des Verkehrstrennungsgebietes vor der Insel Ouessant. In kurzer Zeit kreuzten wir die Kurse von mehr als 15 Frachtern und Tankern. Als die Sonne im Meer versank, streckten die Leuchttürme von „de la Jument“ und „de Nivdic“ ihre Lichtfinger nach uns aus und da wussten wir, dass wir es geschafft hatten.

Wir kamen nach knapp 7 Tagen ermattet am frühen Morgen in Roscoff an und fielen in einen kurzen tiefen Schlaf, der zumindest bei mir schlagartig zu dem Zeitpunkt endete, als mal wieder der Zoll ans Boot klopfte. Der eine Beamte war neu und wollte, dass ich einklarriere, dem ich vehement widersprach. Der andere Beamte war der „kleine Napoleon“, den ich bereits von der Hinreise kannte (einer der drei Bewaffneten). Nach kurzem Palaver erkannte er mich und korrigierte seinen Kollegen. Ich musste selbstverständlich nicht einklarieren, wenn ich von den Azoren komme!

### **zurück zur Ostsee**

Da wir relativ schnell den Atlantik „überquert“ hatten, waren zwei Tage Zeit, um die Umgebung zu erkunden. Gemeinsam mit meiner Tochter setzten wir zur Ile de Batz über. Diese kleine Insel, unmittelbar vor Roscoff gelegen, ist schlechthin das Synonym für die Bretagne oder Brittany wie es hier heißt. Großer Tidenhub, Felsküste, Häuser aus grauem Granit, leckeres Essen, ein vom Wind blank geputzter Himmel. Hier kann man Urlaub machen, segeln, baden und den ganzen Tag faulenzeln.

Für den Rückweg entlang der westeuropäischen Küste war wieder meine Ehefrau an Bord, anfangs begleitete uns ein Freund noch zu den Kanalinseln, die wir gerne ein zweites Mal besuchten. In homöopathischen Törn-Abschnitten (30 bis 80, max.120 Seemeilen/Tag) segelten wir in Etappen entlang der Küste. Häfen, die wir noch nicht kannten, wurden angelaufen. Wir beschlossen, Urlaub zu machen, uns treiben zu lassen und touristische Ziele anzusteuern. Je

näher wir heimatlichen Gefilden kamen, umso stärker war der Drang, nach Hause kommen zu wollen. Es war Zeit: 103 Tage und Nächte lagen im Kielwasser.

**Z**ahllose Stunden hatte ich im Cockpit träumend verbracht und hatte der langen Spur der Leuchtalgen hinterher geschaut, bis sie im Dunkel der Nacht verschluckt wurde. Die riesige Glocke mit den Abertausenden leuchtender Sterne ist nicht mehr zu sehen und die Erinnerungen daran lassen mich träumen von den sonnigen Tagen und den dunklen Nächten auf dem Atlantik.

### Was sonst noch passierte ...

**A**us dem während der Reise geführten Tagebuch sollten einige wenige Ereignisse hier vorgestellt werden. Im Hafen von Puerto de Mogan (Gran Canaria) gab es zunächst keinen Liegeplatz für unsere Yacht. In bester Lage war jedoch ein großer Liegeplatz frei, der vornehmlich für sehr große Yachten vorgesehen war. Nach längerem Palaver im Hafengebäude wuchs unser Schiff von 46 Fuß auf über 70 Fuß und der Platz war unser. Neben dem deutlich höheren Liegeentgelt wunderten wir uns beim Auschecken, dass wir für 7 m<sup>3</sup> Frischwasser bezahlen sollten. Mein Hinweis an die Hafenmeisterin, dass bei der Bunkermenge unsere Yacht wahrscheinlich auseinander gebrochen wäre, rief zunächst nur ein Achselzucken hervor. Diverse Telefonate mit dem Hafenspersonal später einigten wir uns auf 250 Liter Frischwasser.

**I**m gleichen Hafen erteilte uns die Bitte der Crew einer Yacht aus der Schweiz. Es wurde nach einer Poppniet-Zange gefragt, die für spezielle Reparaturen im Rigg erforderlich war. Natürlich hatten wir ein solches Werkzeug an Bord und ernteten strahlende Gesichter. Als Dank für diese kurze Ausleihe erhielt die Crew der „on the rocks“ eine große Schachtel feinsten Schweizer Pralinen und um diese auch richtig verdauen zu können eine Flasche eines sehr körperreichen, vollmundigen Rotweines. Sprachlos über diese außergewöhnliche Dankbarkeit hatten wir in anderen Häfen ein besonderes Auge auf Yachten aus der Schweiz. Zwei weitere begegneten uns auf der Reise: Im Hafen von Muros hatten wir dabei Schwierigkeiten, den Schweizer Dialekt zu übersetzen und auf Guernsey berichtete der Einhand-Segler eines 50-Fuß-Katamarans wie er mit voller Motorpower vor Orcas vor Marokko entfliehen konnte. Eigentlich ein Verhalten, das so nicht empfohlen wird.

**A**uf dem Törnabschnitt zu den Azoren hatten wir wiederholt gefiederte Gäste an Bord. Neben einer völlig ermatteten Brieftaube, die sich eine längere Erholungspause an Deck gönnte, war es eine kleine Schwalbe, die sich in unserem Salon besonders wohl fühlte. Bevorzugte Plätze waren das Funkgerät und Lampenschirme. Aufgrund schwacher Winde schlugen Versuche, der Schwalbe den rechten Weg zu weisen, leider fehl. Erst als wir ein Windfeld mit 4 bis 5 Bft erreichten, gab es für den kleinen Vogel keinen Weg aufs Schiff zurück.

**D**ass Segelsport auch eine gewisse Verletzungsgefahr mit sich bringen kann, ist bekannt. Dass dem Skipper aber eine Platzwunde am Kopf mehrere Eisbeutel einbrachte, ist schon was Besonderes. Was war passiert? Auf der Azoreninsel Terceira gibt es natürliche Badestellen im Atlantik. Dort bei Biscoitos ist ein Hotspot für Schwimmende, die in den Atlantik eintauchen möchten. Skipper und Crew wollten sich zuvor noch in einem Imbiss stärken, sitzen an einem Tisch im Freien. Ein frischer Wind weht und lässt Sonnenschirme zuweilen schwanken. Auf einmal ruft jemand „Vorsicht“ und schon hat der Skipper einen über mehr als 5 m horizontal fliegenden Sonnenschirm mit seinem Kopf abgebremst. Das Badevergnügen war danach eingeschränkt.

**D**en einzigen Sturm mit 8 bis 9 Bft hatten wir im Hafen von Praia da Vitoria auf Terceira abzuwettern. In Lee-Lage an einem Schwimmsteg konnten wir anderen Hafенliegern tatkräftig helfen, die vor allem weitere Fender benötigten, um ihre Yachten in Luv des Steges zu sichern.

### **Fazit**

**A**us der gedanklichen Vorstellung einer außergewöhnlichen Reise entstand ein besonderer Atlantik-Törn abseits gängiger Routen. Die nicht nur ideelle Mitnahme von Familie, Freunden und Segelkameraden machte diese Reise bereits in der Planungsphase zu einer Herausforderung. Neben jüngeren Crews galt es für den Skipper mit älteren Mitsegelnden, mit Novizen auf dem Meer, mit engagierten Profis und vor allem mit seekranken Crews zurecht zu kommen. Das Ziel „über“ den Atlantik zu segeln, wurde erreicht. Das Gefühl, nachts unter einem grandiosen Sternenhimmel übers Meer zu segeln, mehrere tausend Meter Wassertiefe unter einem und mehrere hundert Seemeilen entfernt von jeder Zivilisation, ist unbeschreiblich. Die Reise war ein voller Erfolg und alle waren froh, dass uns die Orkas ausser Acht ließen.

**D**ie Reise nach Makaronesien war ein wichtiger, notwendiger Schritt für meine Segelmemoiren. Ich habe das getan, was andere in größten Teil jüngeren Jahren machen - einfach los segeln, ankommen, erleben und berichten.

In memoriam SY „on the rocks“  
Gesunken während eines Orkans an ihrem Liegeplatz im Hafen Maasholm  
in der Nacht vom 20./21.Oktober 2023.