

Atlantiküberfahrt von Baltimore/Washington nach Lissabon im Mai/Juni 2016

geschrieben am 26. Juni 2016

Als ich in einem Transoceanbericht von den Todesängsten anderer Segler bei der Atlantiküberquerung auf der Höhe der Azoren gelesen hatte, keimte in mir der Wunsch, diesen Part unserer Atlantikumseglung auszulassen und an gewillte und erfahrene Seebären weiterzugeben. Sohn Benny sowie die Freunde Burkhard und Frank waren sofort bereit für mich einzuspringen. Dafür bekommen sie von mir ein ganz großes Dankeschön!

Ich bin in diesen 5 Wochen zu Hause gewesen, habe viel Freude mit den Enkeln, Kindern und Freunden gehabt. So bin ich z. B. mit Enkel Moritz an einem Tag mit 30 Fahrstühlen gefahren, die Anzahl der Fahrten haben wir nicht gezählt. Das hat uns Spass gemacht und wir waren abends redlich k.o. Von meiner Bordcrew bekam ich ab und an Lebenszeichen.

Hier Horst's Bericht:

1. Baltimore/Maryland – Cape May/New Jersey – Horta/Acores

Wer mich kennt, erinnert sich: 1996 bis 1998 hatte ich für die Weltumseglung die östliche Route gewählt. Ich war also von Freest bei Wolgast über das Mittelmeer, den Indischen Ozean, den Pazifik, den Panama-Kanal, die Karibik, in den Golf von Mexiko (ohje!!!!!!) gesegelt. Für die Weltumseglung fehlte also nur noch die Atlantiküberquerung. Das sollte nun in diesem Jahr klappen, also: die Nordatlantiküberquerung von West nach Ost in den höheren, weil Westwind reicheren Breitengraden. Im Unterschied zum ersten Mal hatte ich dieses Mal eine zweite Hand zur Verfügung – meinen, Extremsportarten liebenden Sohn Benjamin, der für sich herausfinden wollte, ob Hochseesegeln in diese Kategorie eingeordnet werden könnte.

Für uns beide galt das gleiche Ziel, schnellstmöglich und ohne Schaden für Schiff und Crew den schwierigeren Teil der Atlantiküberquerung (USA - Azoren, ca. $\frac{3}{4}$ der Strecke bis Portugal) zu meistern, d.h., auf dem ca. 40. Breitengrad Nord bei den dann dank ständig durchziehender Tiefdruckgebiete stabilen Westwinden die kürzeste Großkreisroute zu wählen, wohl wissend, dass es dort nass, kalt und windreich zugehen wird.

Der Start war holprig. Ich wartete vergebens auf dem vereinbarten Flugplatz BWI Baltimore auf meinen Co-Skipper, der stattdessen zur vereinbarten Zeit auf dem 100 km entfernten Washington/Dalles Airport landete. Doch unser Starttermin wurde am nächsten Tag nach noch erforderlichen Lebensmitteleinkäufen und nervender Ausklarierungsprozedur nicht verschoben. Pünktlich 14.00 Uhr mit einsetzender Flut wurde abgelegt, nachts haben wir vor der Einfahrt in den C-D-Kanal wegen kenterndem Strom für 6 Stunden geankert (Ebbstrom bis 4 kn). Dann sind wir von 5.00 bis 20.00 Uhr wieder mit Tidenstromunterstützung durch den Kanal und den Delawereriver stromabwärts gesegelt. Das alles bei Regen, Wind und Kälte meist mit Handsteuerung wegen dem Schiffsverkehr und zahlreicher Sandbänke bis Cape May Harbor. Dort haben wir nochmals Diesel und Wasser gebunkert und am Morgen bei Sonnenschein und 3 Bf Westwind die 2.200 sm lange Hochseetour gestartet.

Wie lautete die Vorgabe der abwesenden Skippergattin an die Crew? - „Lasst Euch Zeit!“ Aber was machen ein Skipper mit 4 Jahren und 50 000 sm Einhandsegelerfahrung und ein 42 Jahre alter, durchtrainierter Junggeselle, der bereits die höchsten Berge Afrikas und Amerikas erklommen und diverse Marathonläufe absolviert hat und Schwarze-Pisten-Abfahrtsläufe mag, daraus? - HANDSTEUERUNG, d.h., anstelle geruhsamen Komfortsegelns mit Windfahnensteuerung bzw. Nutzung der elektrischen Selbststeueranlage bei reduzierter Segelfläche, mit Vollzeug bei achterlichen Winden die Wellenberge hinunter surfen.



Das ging viele Tage zulasten des warmen Mittagessens und des altersschwachen Vorsegels (2 x mit Hand gerissene Nähte geflickt, die letzten 5 Tage sie gänzlich eingerollt gelassen wegen Gefahr des Totalverlustes). Das aber brachte hervorragende Etmale (zurückgelegte sm pro Reisetag, max. 165 sm) ein. Diesem Ziel, schnell zu sein, wurde das Segeln bei angenehmen Luft- und Wassertemperaturen und meist schwachen bis mäßigen Winden auf niederen Breitengraden geopfert. Dafür fanden wir auf 40 Grad Nord den stabilen Westwind mit z.T. Sturmböen von 8 Bf, Wellenhöhen bis 5 m und dank gelegentlicher Norder Labradorstromeinlagen mit 8 Grad Wassertemperatur., Nebelwänden und im Mai noch möglicher Eisberggefahr. Und das alles nur, weil der Sohn wieder schnell zu seinem Arbeitsplatz zurück musste? - Ja, aber auch, weil die ÜberführungscREW, insbesondere der frisch gebackene Vollmatrose Benny diese Blauwassersegelerfahrung sammeln wollte. Statt geplanter Reisezeit von 21 Tagen kamen wir in der urigen Marina Horta nach 17 Tagen an. Dort lagen mehr als 100 Langfahrtsegelboote und feierten in den nahe gelegenen Gaststätten ausgiebig ihre heile Ankunft. Apropos heil, auch uns hat es noch kurz vor dem Ziel nach tagelangem Segeln bei Westwind Stärke 6-8 Bf arg gebeutelt. Benny flog bei einem der zahlreichen Brecher ungewollt durch die Messe gegen die Küchenspüle sowie Gasherd und zog sich eine schmerzhaft Prellung der Hüfte zu, während ich beim Toilettengang mir beinahe die Elle gebrochen hätte. Bei Ankunft hatten wir nicht nur Schwielen an den Händen, sondern auch ein langes und ein kurzes Bein vom tagelangem Kraft anstrengenden Rudergehen bei konstanter Schräglage. Wie lautet Petra's Kommentar dazu: „selbst gewähltes Leid“.

2. Horta – Punta Delgada (Acores)

Mit zweitem Reff im Großsegel und ½ gereffter Genoa brachte mich die Windfahnensteuerung zuverlässig die 150 sm bis zur nächsten Azoreninsel, auf der die neue Crew für den 2. Teil der Atlantiküberfahrt an Bord kommen wollte. In der großen Marina empfingen mich wie in Horta wieder freundliche portugiesische Beamte (4 verschiedene Behörden), die in 30 Minuten gebührenfrei die Einklarierungsprozedur erledigten.



3. Punta Delgada – Lissabon/Portugal

Die Wartezeit in der Marina wurde zur Reparatur der Genoa von einem deutschen Segelmacher und Abdichten leckender Kielbolzen genutzt, um dann mit den vom Freester Segelverein angereisten ostseerfahrenen Freunden Burkhard und Frank den verbliebenen Teil der Atlantiküberquerung zu meistern. Allerdings brauchten die beiden Neuankömmlinge zwei Reisetage, um die von der Ozeandünung bei mäßigen bis starken Winden verursachte Seekrankheit zu besiegen und Spaß am segeln und Essen zu finden. Geholfen hat auch, dass Wind und Wetter zunehmend angenehmer wurden. Außerdem wurde die Windfahnselbststeueranlage fast ausschließlich benutzt (und von den Atlantiknovizen ob ihrer Zuverlässigkeit als technisches Wunderwerk geschätzt), d.h., die fast gleichaltrige Herrencrew mit leicht ergrautem Haar (Lebensalter gesamt 187 Jahre) sich nur bei Reffmanövern den mit der Handsteuerung verbundenen Stress antaten. Der kam eher von ungeplanten Havarien an Bord, z.B. am 3. Reisetag brach die kardanischen Aufhängung vom Kocher(wohl von Benny's Sturz verursacht, mit Bordmitteln nicht reparierbar) oder Toilettenabfluss verstopfte total (Reinigungsversuch scheiterte an fehlendem Spezialwerkzeug).



Die Crew war trotzdem froh gelaunt über das gute Vorankommen, auch wenn beim Frühstück des öfteren volle Kaffeetassen, Marmeladenbrote, Frühstückseier bei einzelnen Crewmitgliedern erst im zweiten Anlauf den Weg zum Mund fanden. Ab 4. Reisetag nahm der Wind ab. Durch die ruhigeren Schiffsbewegungen kamen Lust und Freude auf, den hervorragenden azorischen Rotweines zu verkosten. Wir zelebrierten ein Sundowner- Bergfest. Die nächsten Tage musste der Motor bei schwachen Südwinden helfen bis wir dann ca. 100 sm vor dem europäischen Festland auf den portugiesischen Norder gestoßen sind, ein zuverlässig wehender, mäßiger Nordwind, der uns dann zu schnellem vorankommen ohne nervendem Motorgeräusch gen Lissabon verhalf. Die im Stadtzentrum gelegene Marina Alcantara erreichten wir nach exakt 7 Tagen Reisezeit (790 sm). Von dort flog Frank nach Hause und wir erwarteten unsere Liebsten.