

# segeln

**BINNENREVIER:  
LAGO MAGGIORE**

## Atlantiktörn

**OSTSEE:**

Jugendwanderkutter rund Fünen

**TEST:**

Beneteau Oceanis 37.1

**BLAUWASSER:**

Antrieb und Stromerzeugung

**SEMANNSCHAFT & TECHNIK:**

So geht Passagenplanung

Richtig anlegen

Sicherheitstraining

**GEZEITENREVIER: Bretagne**

8 Seiten **GEBRAUCHTBOOTE**

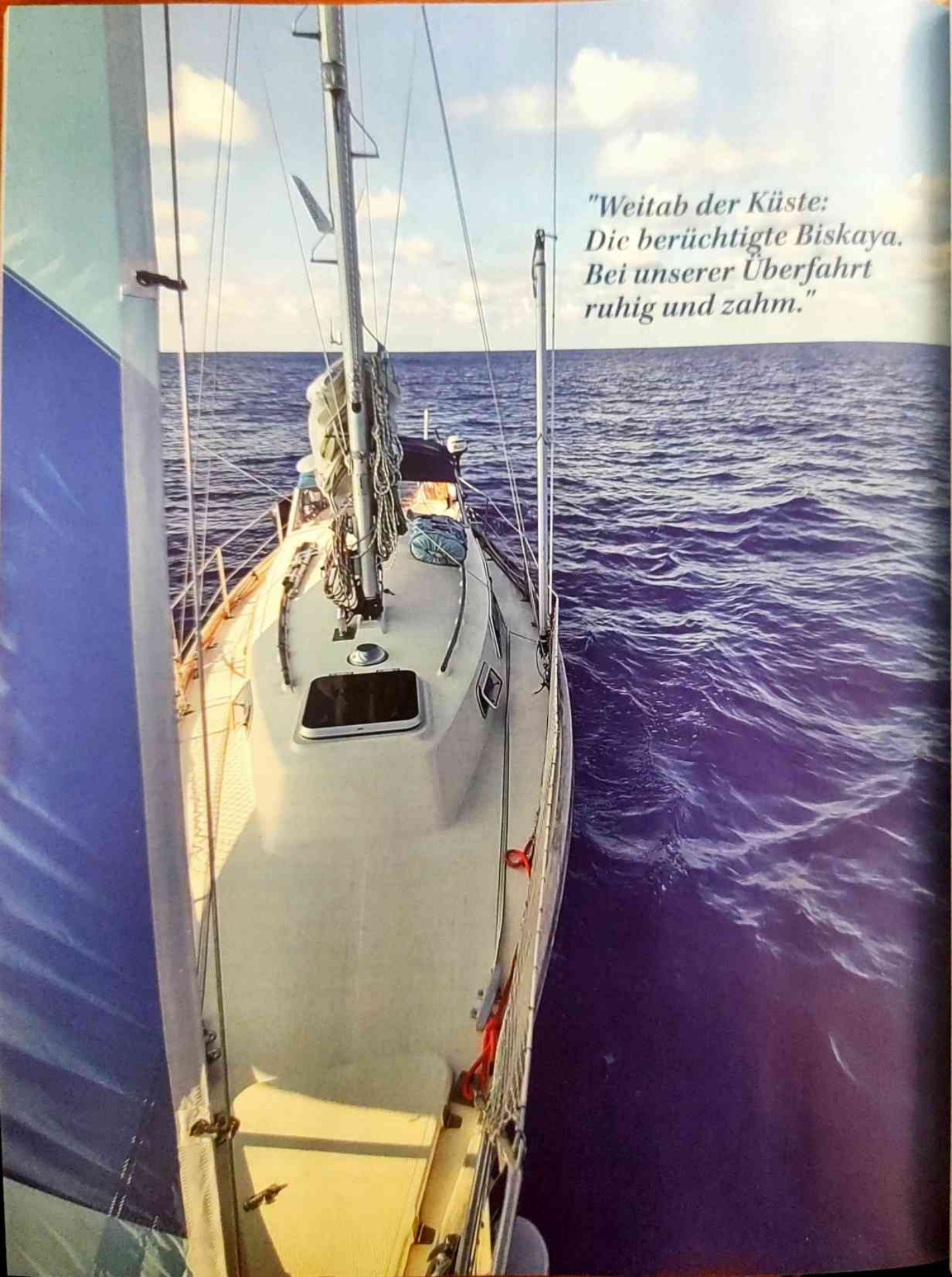
**RECHT: Schiffsregister prüfen**

**NEUE SEGEL: Das Richtige wählen**

**NIEDERLANDE:  
GEMÜTLICH NACH GOES**

DEUTSCHLAND 9,80 Euro  
Österreich, Belgien/Lux 9,80 Euro  
Schweiz 16,00 SFR





*"Weitab der Küste:  
Die berühmte Biskaya.  
Bei unserer Überfahrt  
ruhig und zahm."*

Ausgezeichnet mit der Trans-Ocean Medaille

# TAGEBUCH EINER ATLANTIKRUNDE



Die Vorbereitungen der Ikaika Noa, einer 47 Jahre alten Hallberg-Rassy Monsun 31, in der Werft in Lesum bei Bremen

## Teil 1

Text & Fotos: Marcus Bulgrin

*Marcus Bulgrin, Jahrgang 1973, Ingenieur aus Jesterburg und Segler aus Leidenschaft, stand als kleiner Junge am Strand der Ostsee und sah die weißen Segel am Horizont verschwinden, als er das erste Mal den Wunsch verspürte, einmal selbst die Leinen loszuwerfen und dem Horizont entgegen zu segeln.*



ferninseln der Karibik nach Island, dicht am Arktischen Zirkel. Die nächste menschliche Seele ist hunderte von Meilen entfernt, vielleicht ein Astronaut auf der ISS, in 400 km Höhe. Auf dem Salonboden liegend und mit Kissen eingekieilt, starre ich seit Stunden an die Decke der kleinen Kajüte, fühle mich klein, allein und verletzlich. Mir ist kalt und das erste mal seit dem Start dieses Abenteuers verspüre ich Angst und Einsamkeit. Seit den Abendstunden hat der Wind stündlich zugenommen und durch die Dunkelheit scheinen die Wellen noch furchteinflößenden und größer. IKAIKA segelt hart am Wind Richtung Nordost, mindestens 25 Tage von unserem Ziel Reykjavik entfernt ...

**B**ug voran fällt IKAIKA in ein Wellental und schlägt hart auf das Wasser auf. Wenige Augenblicke später bricht die darauffolgende Welle ohrenbetäubend auf das Kajütendach herunter und überflutet das Deck bis in das Cockpit. Das überlaufende Wasser gurgelt in den Abläufen, während IKAIKA sich, wie ein nasser Hund schüttelnd, von dem überkommenden Wasser befreit. Tapfer klettert sie den nächsten Wellenberg hinauf um, oben angekommen, wieder in das nächste Wellental zu fallen. Es ist kurz nach Mitternacht. Eine mondlose, stockdunkle und kalte Nacht im Nordatlantik. Ikaika und ich befinden uns 500 NM vor der Küste Neufundlands, auf dem Weg von den Jung-



Zwischenstopp in Bremerhaven mit letzten Vorbereitungen



Ijmuiden, Niederlande. Zwischenstopp August 2022

## Plymouth

10. September

Acht Monate zuvor stehe ich alleine auf dem Steg der Mayfare-Marina in Plymouth Südengland und blicke auf den Atlantik vor mir, als ob ich von hier aus die Biskaya sehen könnte.

Nachdem mich die letzten 4 Wochen meine Partnerin begleitet hat und wir zusammen die bisherige Segelstrecke von Bremen über die Niederlande und Belgien bis Südengland gesegelt sind, werde ich von hier ab alleine weiter segeln, die berühmte Biskaya überqueren und bis zu den Kanarischen Inseln segeln.

Mit Ehrfurcht schaue ich auf das offene Wasser vor mir. Von hier, der äußersten Südspitze Englands, geht der Englische Kanal in den Atlantik über.

Die letzten zwei Wochen hat das Tiefdruckgebiet Danielle eine Abfahrt unmöglich gemacht und ich habe die Zeit genutzt, die geschichtsträchtige Seestadt zu erkunden. Plymouth ist bekannt für seinen Seehelden Lord Nelson, der von hier aus zur Schlacht von Trafalgar aufbrach. Auch Bernhard Moitessier ist 1965 von Plymouth aus zu der ersten Solo-nonstop-Regatta, dem „Golden Globe Race“ um die Welt gestartet und auch für mich ist Plymouth der ideale Startpunkt, um die Biskaya zu überqueren.

Traditionell würde die Route von hier nach Brest/Frankreich und dann über die Biskaya nach A Coruña/Spainien führen. Da jedoch seit einigen Jahren eine Gruppe Iberischer Orcas in dem küstennahen Seestück vor Portugal und der Biskaya ihren Zeitvertreib darin gefunden haben, Segeljachten zu attackieren und daraufhin bereits mehrere Jachten gesunken sind, habe ich mich entschieden, die Strecke von 1400 NM bis zu den Kanaren nicht nur einhand, sondern nonstop und in großem Abstand zur Küste zu segeln.

Auch würde sich zeigen, ob IKAIKA und ich für das große Abenteuer der Atlantiküberquerung bereit sind.

## Die berühmte Biskaya überqueren und bis zu den Kanarischen Inseln segeln

Der nautische Almanach, das Handbuch mit Wetterinformationen für dieses Seegebiet, rät, die Biskaya nicht nach dem 15. September zu queren, da es dann immer schwieriger wird, ein geeignetes Wetterfenster für die Überfahrt zu treffen.

Nach 14 Tagen Warten und pünktlich zum 10. September klart der Himmel über Plymouth auf und der Wetterbericht verspricht für die kommenden Tage eine gute Überfahrt.

Zu Fuß erledige ich letzte Einkäufe in dem kleinen Supermarkt nahe der Marina, bezahle die für unsere Verhältnisse teure Liegegebühr beim Hafenmeister und frage einen revier-erfahrenen Engländer, ob er mir beim umparken von IKAIKA zur Hand gehen könne.

Die Mayfare-Marina liegt im Flusslauf des „Tamar“ und das auflaufende Wasser drückt IKAIKA mit beeindruckender Stärke gegen den Steg. Da Ikaika am Ende einer „Sackgasse“



Stadthafen  
Scheveningen,  
Niederlande.  
Zwischenstopp im  
August 2022

Die lange Nacht  
auf dem  
Ärmelkanal,  
der Reeds liegt  
bereit



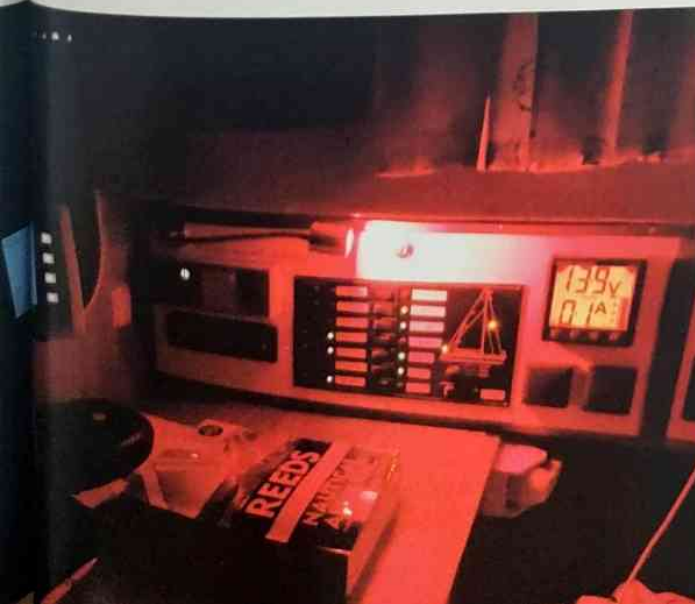
Der Morgen nach der langen Nacht auf dem Ärmelkanal. Anfahrt auf Eastbourne, Südengland



Die schwierige Passage vorbei an Rotterdam ist mit dem Morgengrauen gelungen

liegt, komme ich nicht aus eigener Kraft, gegen die Strömung und dazu rückwärts, aus der engen Steg-Gasse.

Enges manövrieren im Hafen, dazu noch rückwärts, gehören nicht zu IKAIKAs Stärken. Der lange Kiel mag seine Vorteile auf hoher See haben, im Hafen ist er jedoch eher ein Alptraum.



Mit Kippen der Tide und tatkräftiger Hilfe des englischen Seglers können wir IKAIKA am Steg drehen und ich werfe die Leinen zur Mayfare-Marina los. Wohin denn die Fahrt gehen würde? Fragt mein englischer Freund. „Nach Teneriffa“ antworte ich. „Ja, aber was ist denn Dein nächster Hafen?“ „Teneriffa“, antworte ich wieder und lasse meinen neu gewonnenen Freund etwas verduzt stehen.

Es ist später Vormittag und keiner, ausgenommen mein englischer Freund, nimmt Kenntnis von unserer Abfahrt.

Eine leichte Brise schiebt uns über den englischen Kanal und mit jeder Seemeile spüre ich die Nähe des Atlantik deutlicher. Das sanfte Heben und Senken durch die lange Atlantikdüne, der Atem des Atlantiks, der uns die nächsten Monate begleiten wird.

Im Cockpit sitzend schaue ich träumend der untergehenden Sonne im Westen hinterher. Wie dieser große, rote Ball langsam hinter dem Horizont verschwindet. „Ich habe es wirklich gemacht!“, sage ich mir. „Ich habe es geschafft und die Leinen losgeworfen, um mir meinen Kindheitstraum zu erfüllen.“ Nach einem Vorbereitungs-Marathon von mehreren



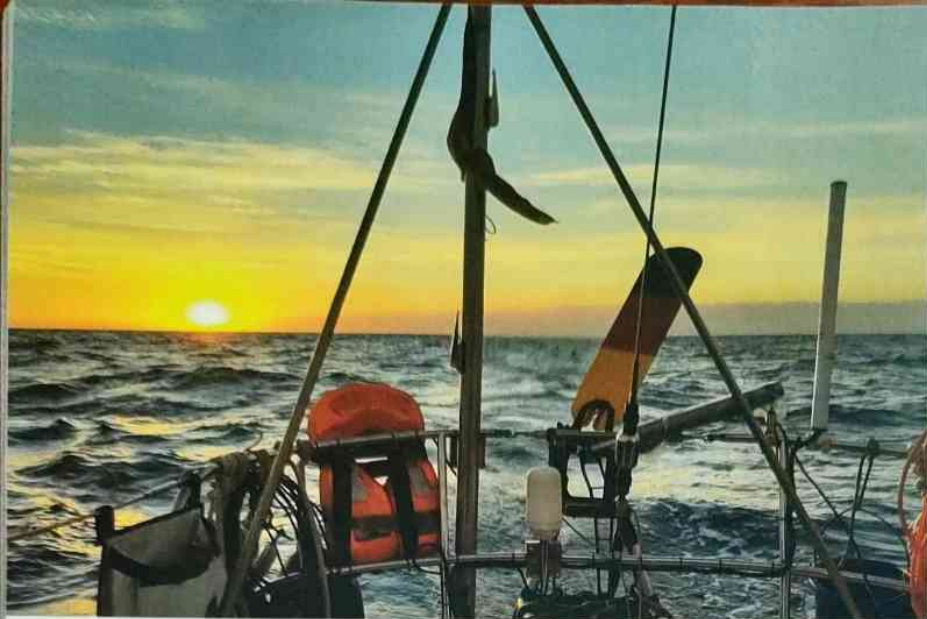
Eastbourne versprüht mit seinen Palmen ein mediterranes Flair

Monaten in der kleinen Werft an der Lesum, einem Seitenarm der Weser, wo ich die Dieselmachine gewartet, einen neuen Propeller samt Antriebswelle installiert, das Rigg überholt, den Wassermacher installiert und Unmengen an Ausrüstung und Nahrungsmittel im Schiffsbauch verstaut habe.

Mit meinem Arbeitgeber habe ich eine einjährige Auszeit vereinbart und bin somit für 12 Monate von sämtlichen beruflichen Verpflichtungen befreit. Schon als kleiner Junge habe ich die Segelabenteuer von Rollo Gebhardt, Wilfried Erdmann oder Bernard Moitessier verschlungen und mir ausgemalt wie es wäre, eines Tages selbst die Leinen loszuwerfen und Kurs gen Horizont zu steuern.

### Eines Tages ... – eines Tages ist jetzt!

Von Bremen nach Bremerhaven waren es nur viereinhalb Stunden Fahrt. Wegen der Enge des Fahrwassers auf der Weser fuhr ich unter Maschine die knapp 30 Seemeilen nach Bremerhaven. Die Tide schob uns in Richtung Küste und wir



Nordsee, der erste Sonnenaufgang auf See

passierten die kleine Schleuse zu dem Yachthafen der Jaich Lloyd Marina, in die wir einliefen.

Die Tage darauf verbrachte ich damit, letzte Besorgungen und Vorbereitungen zu erledigen, einige Testfahrten zu unternehmen, um das neue Großsegel, die neue Rollreiffanlage und den neuen Wassermacher zu testen. Bei der Testfahrt fiel mir auf, dass ich das neue, durchgelattete Großsegel nicht bergen konnte. Das Segel blieb in der Führung des Mastes klemmen

Auf der Nordsee vor der belgischen Küste



und es gelang mir nur mit großer Anstrengung, das Segel wieder nach unten zu ziehen. Auf hoher See – undenkbar. Weiter scheuerte der Baum an der Sprayhood, dem Wind- und Wetterschutz über dem Cockpit. Da der Segelmacher nicht zu erreichen war, entfernte ich die unteren Segellatten, welche das Segel aussteifen und montierte eine Öse am Segelhals, der unteren Ecke des Großsegels. Jetzt stand das Großsegel zwar nicht mehr so gut im Wind, aber zumindest ließ es sich jetzt ohne fremde Hilfe und bei allen Wetterbedingungen leicht bedienen.

Am 13. August waren alle Vorbereitungen abgeschlossen und mit meiner



Angekommen in Plymouth, am Gästesteg der Mayfare-Marina

## *Nach wenigen Minuten konnte ich Segel setzen und den Diesel ausschalten*

Begleitung verließ ich um 3 Uhr Nachmittags den Yachthafen in Bremerhaven Richtung Nordsee. Nach wenigen Minuten konnte ich Segel setzen, den Diesel ausschalten und wir ließen die Containerterminals an Steuerbord liegen. Als die Sonne nach einigen Stunden hinter dem Horizont verschwand, lag Bremerhaven bereits weit hinter- und die erste Nacht auf See vor uns. Der achterliche Wind schob uns zügig in die Dunkelheit und schon bald war es stockdunkel. Ijmuiden in den Niederlanden liegt 213 Seemeilen und somit knapp 2 Segeltage von Bremerhaven entfernt.

Die Überfahrt entlang der Küste verlief bei bestem Segelwetter ruhig und ereignislos. Wir wechseln uns im Cockpit ab

und das Steuern übernimmt die Aries Windfahnensteuerung. Am Übernächsten Tag liefen wir morgens kurz vor 10 Uhr in die Seaport Marina Ijmuiden ein und legten uns an einen freien Gästeplatz an den Schwimmsteg.

Die darauffolgenden Tage haben wir das nahegelegene Amsterdam besichtigt und ich konnte endlich den Segelmacher erreichen, um das weitere Vorgehen wegen der klemmenden Mastrutscher zu besprechen. Weiter hatten sich bei der Überfahrt einige Schrauben der Rutscher gelöst. Der Segelmacher versprach, sich mit dem Hersteller der Rutscher in Verbindung zu setzen und mir die Ersatzteile zukommen zu lassen.

Von Ijmuiden ging es weiter nach Scheveningen und von dort entlang der Küste nach Blankenberge in Belgien. Hierzu müssen wir bei Nacht die Zufahrt des zweitgrößten Seehafens der Welt, Rotterdam kreuzen. Der nautische Almanach, das Revierhandbuch für dieses Seegebiet, schreibt vor, dass sich kreuzende Seefahrer per Funk bei der „Maascontrol“ per Funk anzumelden haben, bevor die Einfahrt



In der Biskaya, das Leichtwindsegel ist gesetzt



Biskaya. Nächster Stop: Die kanarischen Inseln



In der Biskaya, die Aries-Windsteueranlage steuert uns sicher

gequert wird. Brav rufe ich über das UKW-Funkgerät nach dem zuständigen Lotsen, um uns anzumelden: „Maascontrol, Maascontrol, this is sailing vessel Ikaika Noa.“ Es dauert eine gefühlte Ewigkeit, bis sich der Lotse meldet, Geschwindigkeit, Position und Kurs erfragt und uns dann unter Beibehaltung unserer derzeitigen Geschwindigkeit eine Lücke zwischen den ständig ein- und ausfahrenden Frachtschiffen zuweist. Er würde uns im Auge behalten und auf dem Radarschirm folgen. Big Brother is watching you. Ich bin für diesen Service dankbar und fühle mich etwas sicherer, kann ich bei Dunkelheit doch nur tanzende Lichter vor mir sehen.



Noch größeren Respekt hatte ich vor der Überquerung des Englischen Kanals, auch Ärmelkanal genannt. Immerhin die Seeschiffsstraße mit dem weltweit stärksten Schiffsverkehr. Die kürzeste und schnellste Überquerung ist kurz hinter Dover und im rechten Winkel zur Fahrstrecke. Auf dem AIS, dem Automatic Identification System, reiht sich ein Superfrachter an den nächsten. Aufgereiht wie eine Perlenkette und mit unglaublichen 20 Knoten Fahrt, kommen wir uns vor, wie Fußgänger an einer Autobahn. Vorsichtig tasten wir uns bis an die Traffic Separation Zone heran. Bei Dunkelheit starre ich auf den Bildschirm des AIS-Gerätes und versuche eine Lücke auszumachen. Die erste Fahrbahnquerung hat Schiffsverkehr von Backbord und eine Fahrbahnbreite von etwa 5 NM. Dafür braucht IKAIKA etwa eine Stunde. Dann kommt ein „Mittelstreifen“ zum Ausruhen von etwa 2,5 NM und dann der Schiffsverkehr von Steuerbord auf einer Breite von knapp 7 NM. Die Segel sind gesetzt und zusätzlich läuft der Dieselmotor auf höchster Drehzahl. Mir kommen all die Horrorgeschichten in den Kopf, die mir Segelfreunde von dieser Querung berichtet hatten. Trotzdem erreichen wir wohlbehalten die Südküste Englands und bei Morgengrauen den Hafen von Eastbourne. Eastbourne versprüht mit seiner Seebrücke und den Palmen ein klein wenig mediterranes Flair.

Von Eastbourne nach Plymouth sind es weitere 190 NM und die letzte Etappe zu zweit, bevor mich meine Partnerin für die weitere Strecke alleine zurücklässt und per Bahn von Plymouth nach London und weiter nach Hause fährt.

Die 14 Tage der Überfahrt von Plymouth über die berühmte - aber während meiner Fahrt eher zahme - Biskaya bis nach Teneriffa auf den Kanaren verlaufen ruhig und angenehm. Schnell gewöhne ich mich an den Bordalltag auf IKAIKA, genieße den steten Rückenwind unter ausgebauter Genua und runde am Abend des 24. Septembers das Kap der Einfahrt zur Marina Santa Cruz auf Teneriffa.

## *Sonnenuntergang in der Biskaya*

## Teneriffa

Die kommenden acht Wochen verbringe ich im Hafen von Santa Cruz auf Teneriffa und erkunde die Insel, genieße das Inselleben, fliege zwischenzeitlich für eine Woche nach Hause um nach meinem erkrankten Vater zu schauen und bereite den langen Schlag über den Atlantik vor.

Die Hurrikan-Saison der Karibik geht von Mai bis November. Diese haben ihre Geburtsstätte bei den Kapverden und ziehen nach Westen über den Atlantik, um dann von der Karibik nach Norden entlang der Ostküste der USA zu wandern.

Santa Cruz ist zu dieser Zeit voll mit Segelyachten, die auf ihre Abfahrt über den Atlantik warten. Zumeist wesentlich größere Boote und Crews um die sechs Personen, darunter einige wirklich große und beeindruckende Katamarane.



Blick aus der Koje im Salon von Ikaika Noa.  
Unten: Teneriffa in Sicht



Biskaya: Blick durch das Bullauge auf den Sonnenuntergang



gesamte Handelsverkehr stattgefunden hat. Eine alte Seemannsweisheit besagt, man müsse hierzu solange gen Süden

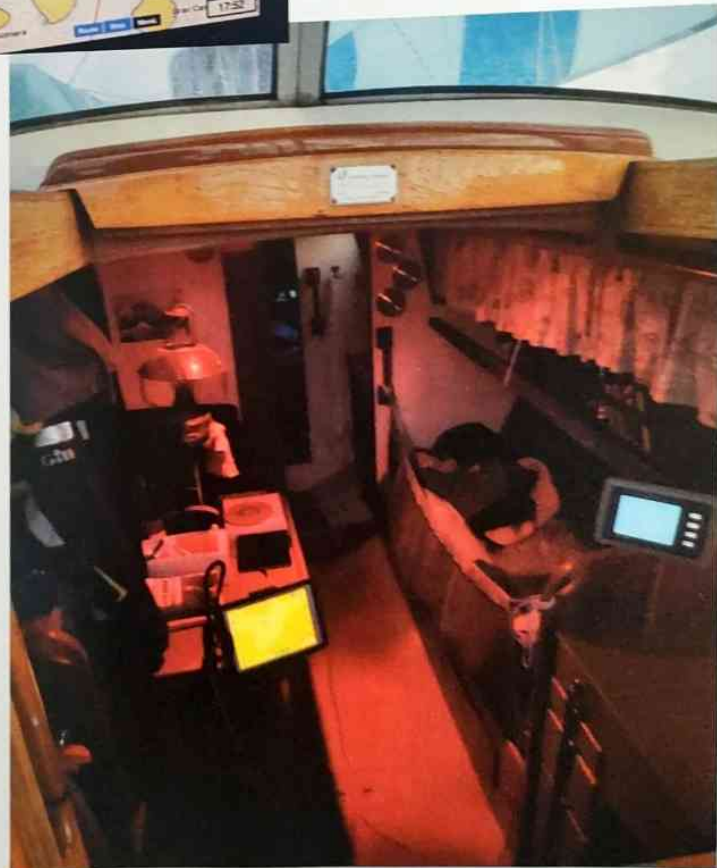
segeln, bis die Butter schmelzen würde, um die weiter südlich gelegenen Passatwinde zu erreichen und dann nur noch nach Westen abbiegen und würde ein paar Wochen später in der Karibik eintreffen, um die Rumpfässer füllen zu können.

Neben all den großen und blitzenden Yachten wirkt IKAIKA mit ihren 9,3 Metern Länge etwas verloren. Auch sind Einhandsegler hier eher die Ausnahme.

Von Gran Canaria aus startet in wenigen Wochen die ARC, eine organisierte Regatta über den Atlantik und auch in Santa Cruz warten einige Yachten auf die Abfahrt zur ARC, was an den großen Werbe-Bannern zu erkennen ist. Überall wuselt es und ein geschäftiges Treiben ist im Yachthafen zu spüren. Masten werden kontrolliert, Ladungen von Lebensmitteln werden angeliefert und Mechaniker in Overalls arbeiten an Yachten. Überall rund um die Marina ist eine Aufbruchstimmung zu spüren.

Die Kanaren bilden den logischen Ausgangshafen für eine Atlantiküberquerung von Europa aus. Da die Biskaya mit Yachten nicht viel später als Mitte September überquert werden sollte, bieten es sich an, das Ende der Hurrikan-Saison auf den Kanaren abzuwarten und von hier aus den Start zwischen November und Januar zu wagen, um während der hurrikan-freien Zeit auf den Karibischen Inseln einzutreffen.

Ich plane die Überquerung über die klassische Route, den sogenannten Passatwinden folgend, auch Trade Winds genannt, weil auf dieser Route zu Zeiten der alten Rahsegler der



Blick in die Kajüte

Auch ich lasse mich durch die Aufbruchstimmung hier in der Marina mitreißen. Mit einem Mietwagen der kleinste Kategorie erledige ich Proviant-Einkäufe und tausche meine kleine Campinggaz-Flasche. Etwas ratlos stehe ich vor dem beachtlichen Berg an Lebensmitteln, welcher sich auf dem Steg vor unserem Liegeplatz aufürmt und wundere mich, wo ich diesen in IKAIKAs Bauch verstauen solle. Somit verbringe ich einen ganzen Tag damit, die Lebensmittel zu sortieren, in Listen zu dokumentieren und einen geeigneten Platz unter Deck zu finden. Sämtlicher Raum in den großen Backskisten und unter den Kojenbrettern war bereits gefüllt mit Ersatzteilen, Büchern, Kleidungsstücken und Werkzeug, sodass ich vor Abfahrt bereits sechs große Kisten auf der Salonkoje an Backbord platziert und mit Spannbändern fixiert hatte, um zusätzlichen Stauraum zu schaffen. Die Vorpiek, also der dreieckige Raum vorne im Boot dient im Hafen, oder in der Ankerbucht als Schlafplatz. Durch die Luke im Deck lassen sich wunderbar die Sterne beobachten und frische Luft kühlt den Raum. Auf See ist es durch die Schiffsbewegungen eher unbequem und ich nutze die Koje

mittschiffs im Salon auf der Steuerbordseite. Den so gewonnenen freien Platz vorne verwende ich dann, um all die Segel zu stauen und jetzt zusätzlich für ein paar



**Oben:** Auf dem Atlantik. Die Biskaya sicher durchquert, nächster Hafen: Die kanarischen Inseln.

**Unten:** Nach der zweiwöchigen Überfahrt aus England: Ikaika im sicheren Hafen von Santa Cruz auf Teneriffa, Kanarische Inseln



Teneriffa in Sicht, Anfahrt Santa Cruz

Kartons mit Lebensmitteln. Frisches Obst kaufe ich einen Tag vor geplanter Abfahrt frisch auf dem Markt in Santa Cruz und stau die Äpfel, Orangen und andere Früchte in Netzen an den Handläufen der Kajütdecke.

Offene Aufgabe bleibt für mich das Auftanken der Dieselreserven. IKAIKA hat einen fest eingebauten 120-Liter-Tank, sowie 50 Liter Kraftstoff in Kanistern. Da die Marina keine eigene Tankstelle für Yachten besitzt, bleibt mir nur das mühsame Befüllen per Kanister und ich schiebe diese lästige und zeitaufwändige Tätigkeit seit Tagen vor mir her. Zufällig beobachte

*Sämtlicher Raum in den großen Backskisten und unter den Kojenbrettern war bereits gefüllt*



ich am Morgen einen kleinen Tanklaster an der Pier, der im Hafen ein größeres Motorboot betankt. Mit ein paar Brocken Spanisch sowie Händen und Füßen spreche ich den Fahrer an und bitte ihn, auch IKAIKA mit Diesel zu betanken und meine fünf Ersatzkanister aufzufüllen. Anschließend freue ich mich wie ein Schneekönig, dass mir diese Schleperei erspart geblieben ist.

Für einen letzten Riggcheck steige ich in den Mast und kontrolliere IKAIKAs Wanten, Stagen und deren Verbindungen. Alles ist in Ordnung und klar für die Abfahrt. Bleibt noch

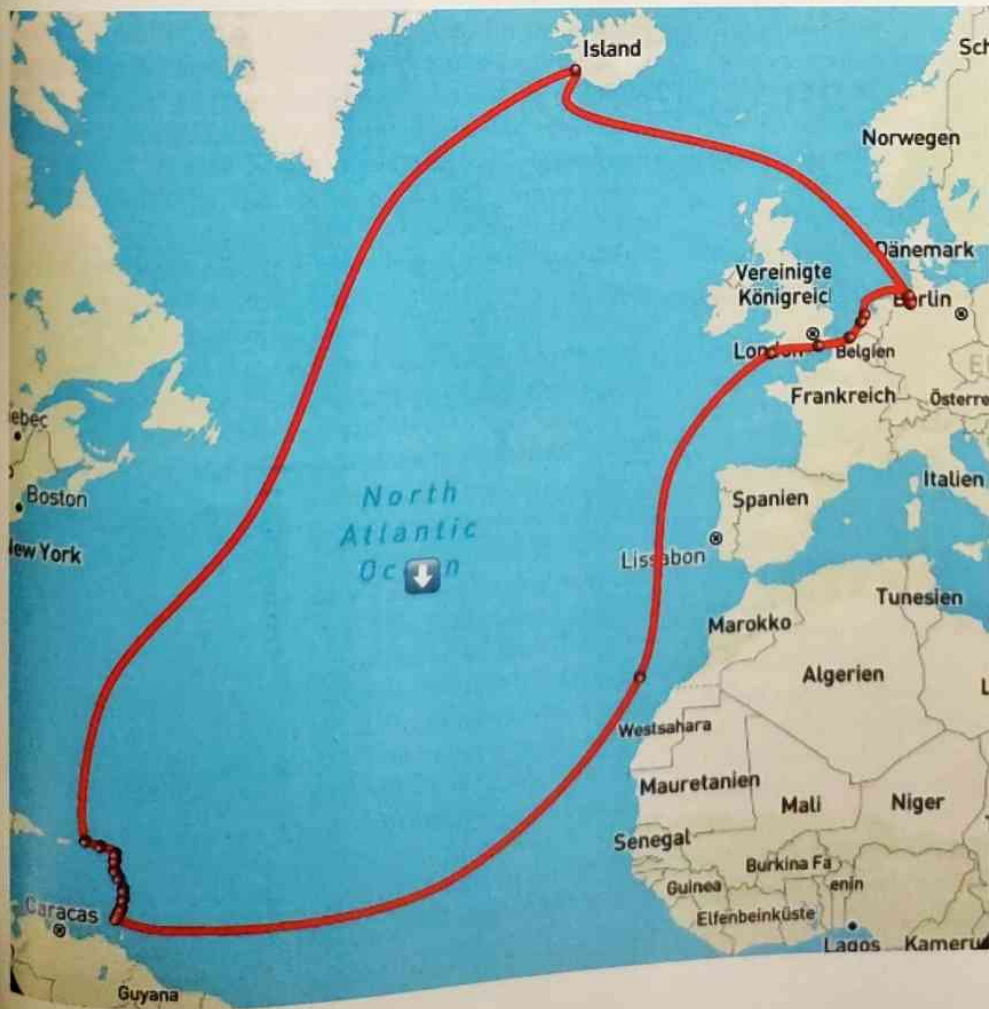
das offizielle Ausklarieren, das hier auf Teneriffa durch die Police Nationale übernommen wird. Deren Büro befindet sich unter dem Fährterminal hinter der Marina Santa Cruz. Ich checke bei der Polizei-Station aus und lasse mir somit meinen Ausgangshafen Teneriffa/Europa bestätigen. Wie ich gehört hatte, genehmigt die Immigrations-Behörde in der Karibik keine Einreise ohne europäischen Ausreisestempel.



Santa Cruz, erster (Solo-)Crewausgang nach Ankunft im Hafen von Santa Cruz, Teneriffa

Ich kaufe ein letztes, ofenfrisches Baguette, zahle meine Hafengebühr und verlasse völlig unspektakulär gegen 14:00 UTC des 24. November 2022 meinen Liegeplatz der Marina Santa Cruz, Teneriffa und gehe Kurs Süd. Nächster planmäßiger Hafen: Grenada in der Karibik in knapp vier Wochen!

segeln 1/2025



Oben: Unter vollen Segeln in der Biskaya.

Links: Die Atlantik-Route der Ikaika Noa

# AUF DEM ATLANTIK

... nächster planmäßiger Hafen:  
Grenada in der Karibik in knapp 4 Wochen!

## TEIL 2

TEXT & FOTOS:  
MARCUS BULGRIN

*Marcus Bulgrin, Jahrgang 1973, Ingenieur aus Jesterburg und Segler aus Leidenschaft, stand als kleiner Junge am Strand der Ostsee und sah die weißen Segel am Horizont verschwinden, als er das erste Mal den Wunsch verspürte, einmal selbst die Leinen loszuwerfen und dem Horizont entgegen zu segeln.*



### Tag 1 auf See

Der Dieselmotor schiebt IKAIKA NOA aus der langen Hafenausfahrt der Marina in Santa Cruz auf Teneriffa. Ich ziehe das Großsegel hoch, rolle die große Genua aus und eine angenehme, warme Brise schiebt uns entlang der Küste. Ich spüre sie wieder – die lange Atlantikdünnung, das langsame und beständige Atmen des Atlantiks.

Der Wind weht mit angenehmen 4 Beaufort aus Nord-Ost und schiebt IKAIKA NOA mit 5 Knoten Fahrt Kurs Süd. Wenige Minuten, nachdem ich die Segel gesetzt und die Aries, meine Windfahnensteuerung, justiert habe, überfällt mich, wie so oft auf See, eine



Hafenausfahrt Teneriffa Santa Cruz

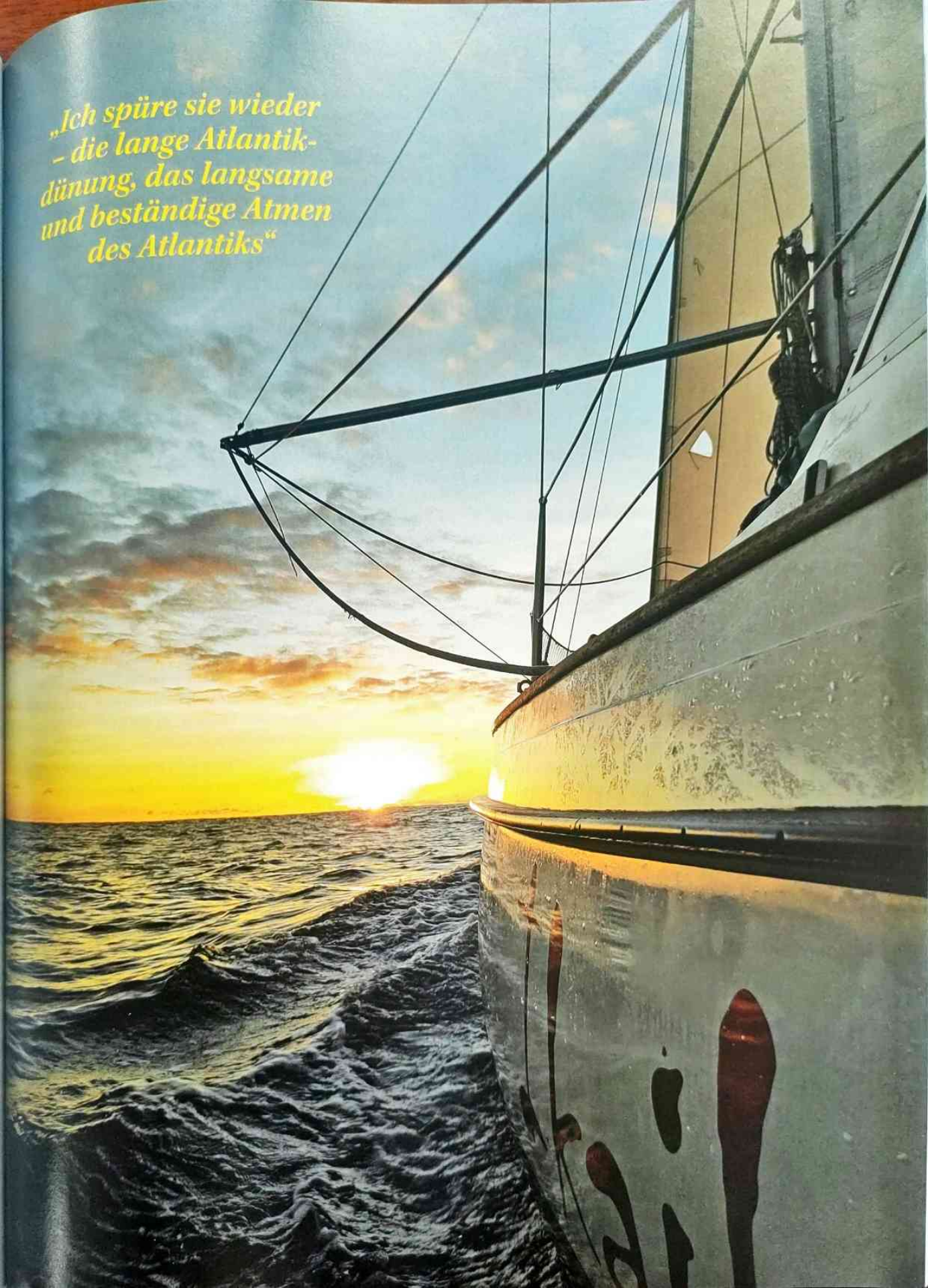


Teneriffa achteraus

Heißhungerattacke. Nacheinander krame ich Müsliriegel, Schokolade, Nüsse und Chips hervor, sitze naschend im Cockpit und freue mich, dass ich den Absprung von den Kanaren geschafft habe. Gegen 17:00 UTC wechsele ich in den Salon unter Deck, höre Radio Teneriffa und lausche etwas wehmütig den letzten spanischen Klängen der Insel.

Um 22:22 UTC erreichen wir die Südspitze Teneriffas. Es ist mittlerweile stockdunkel und ich gehe auf Kurs Süd-West-240 Grad. Der Wind kommt jetzt genau von achtern. Da das Großsegel die Genua verdeckt und diese somit immer wieder einfällt, hole ich das Großsegel ein und baume die Genua mit

*„Ich spüre sie wieder  
– die lange Atlantik-  
dünung, das langsame  
und beständige Atmen  
des Atlantiks“*





Die Aries steuert

dem Spinnakerbaum aus, damit diese besser im Wind steht. Nur unter Genua und so dicht an der Küste segelnd, rechne ich mit Schiffsverkehr, setzte deshalb zuerst halbstündlich, dann stündlich meinen Alarm und halte immer wieder Ausschau nach Fischerbooten, Fähren und anderen Schiffen. In der Zeit dazwischen versuche ich zu schlafen und döse auch wirklich immer wieder ein, unterbrochen von dem stündlich klingelnden Wecker.

Es ist erstaunlich, wie laut sich Geräusche hier draußen, bei Nacht und mutterseelenallein anhören. Die von achtern anrollenden Wellen schieben sich von hinten unter das Boot, heben es an und rollen unter uns hindurch. Hierdurch torkelt IKAIKA wie ein Korkenzieher um die eigene Achse und das Ruderblatt, kurzzeitig von hinten angeströmt, klackert bei jeder Welle in seinen massiven, bronzenen Ruderlagern.

Dieses Klackern dröhnt durch das ganze Boot. Bei Tageslicht war mir das noch nie aufgefallen, aber jetzt hier draußen, scheint mir die Fantasie Streiche zu spielen. IKAIKA hat einen sogenannten Langkiel und ihr Ruder ist sicher hinter dem Kiel platziert und mit massiven und überdimensionierten Bronzebeschlägen befestigt. Kurz vor Abreise wurde das Ruder von der Werft demontiert und mit einer neuen, massiven Ruderwelle aus Edelstahl revidiert. Obwohl ich absolut sicher bin, dass das Klackern nur von dem konstruktiv-bedingten Lagerspiel der Ruderwelle in der freigehenden Lagerung der Beschläge kommt, machen mich die Geräusche irre und verunsichern mich zunehmend. Nicht viel, was ich jetzt diesbezüglich machen kann.

Um 5:30 UTC klingelt mein Wecker für den nächsten anstehenden Kontrollblick. Ich öffne die Einstiegsluke, stecke meinen Kopf heraus und schaue mich um. In einiger Entfernung kann ich ein Licht ausmachen, das unregelmäßig an und wieder aus geht, wie ein Suchscheinwerfer. Mittlerweile weit entfernt von der Küste Teneriffas, kann es sich um kein Licht von dort handeln. Auf dem AIS-Bildschirm kann ich kein anderes Schiff ausmachen. Obwohl ich weiß, dass Fischer oft kein AIS, kein Automatisches Identifizierungs System nutzen, um anderen Fischern keinen Hinweis auf Ihre Jagdgründe zu geben und ich annehme, dass es sich hier um solch ein operierendes Fischereifahrzeug handelt, kommt in mir

Unbehagen auf und ich erinnere mich an beängstigende Geschichten von Piraten in schnellen Booten, die angeblich von der afrikanischen Küste aus auf Beutefang gehen. Aus Angst vor einem Überfall lösche ich die Positionslichter, schalte das AIS ab und beobachte so lange den Suchscheinwerfer, bis ich mich in sicherer Entfernung fühle und mich erst nach einer Stunde wieder schlafen lege.

## Tag 2 auf See

25. November 2022 || 27°10,067' Nord || 17°40,650' West

Den 60-Minuten Schlaf-Rhythmus halte ich bis 9:00 UTC bei, bevor ich letztendlich aufstehe und mir ein Müsli zum Frühstück zubereite.

## „Dicht aneinandergereiht zeigt die Perlenkette der Bleistiftkreuze meinen Fortschritt“

Strahlender Sonnenschein und blauer Himmel schicken mich in den zweiten Tag auf See. Wind mit 3 bis 4 Beaufort. Wellengang 2 bis 3 Meter und Kurs Süd-West 240 Grad.

Da uns der Wind nach wie vor aus achterlicher Richtung schiebt und wir sozusagen vor dem Wind davon segeln, produziert der Windgenerator nur wenig Strom. Um unsere Strombilanz zu verbessern, krame ich die faltbare Solarzelle aus der Backskiste und binde sie auf die Sprayhood, wo die Sonne nahezu schattenfrei auf das Panel scheinen kann. Erstaunlich, wie gut diese kleine und günstige 100 Watt Zelle funktioniert.

Um 12:00 UTC dokumentiere ich, wie jeden Tag zu dieser Zeit, die aktuelle Position per GPS und zeichne diese in die Seekarte, den „Übersegler“ ein.

Sollte unerwarteterweise die gesamte Elektronik ausfallen, könnte ich somit meine letzte Position ermitteln. Dicht aneinandergereiht, dokumentiert die Perlenkette der kleinen Bleistiftkreuze meinen Fortschritt.

Kurs Süd-West



Die große Seekarte kann ich in meiner kleinen Kabine kaum ausbreiten, zeigt sie doch den gesamten Nordatlantik von England bis zur Karibik.

Auf dem Salonboden sitzend, überwältigt mich die große Distanz bis zur Karibik. Um von der bevorstehenden Strecke nicht völlig demotiviert zu werden, versuche ich, mir den Atlantik in kleinere Abschnitte aufzuteilen. So richtig gelingt mir das jedoch nicht und die Überwältigung bleibt.

Um 14:00 UTC lässt der Wind spürbar nach und wir dämpfen mit 2,5 Knoten Fahrt dahin. Ich nutze die ruhige See, um einen Topf Nudeln zu kochen. Etwas gelangweilt krame ich anschließend meine GoPro-Kamera hervor, binde sie an den Bootshaken und filme das „knackende“ Ruder, um mein gestriges schlechtes Gewissen zu beruhigen. Wie erwartet ist das Ruder noch an seinem Platz und ich verbuche das Klackern der letzten Nacht unter nervlicher Überreaktion des Kapitäns.

16:00 UTC, der Wind nimmt weiter ab und frischt erst gegen 21:00 UTC auf 4 Beaufort auf. Endlich bewegen wir uns wieder und der achterliche Wind schiebt uns voran. Da ich mich außerhalb der Schifffahrtsrouten und mit 230 NM deutlich frei von der afrikanischen Küste befinde, stelle ich meinen Schlaf-/Wachrhythmus ein und schaue mich nur gelegentlich draußen um.

### Tag 3 auf See

26. November 2022 || 25°58,764' Nord || 19°06,115' West

Das AIS und der aktive Radarreflektor sind eingeschaltet und sollten mich bei Annäherung anderer Schiffe warnen. Somit kann ich erstmals seit Abfahrt aus Santa Cruz ausschlafen und wache trotzdem mit leichten Kopfschmerzen und etwas Schwindel am nächsten Morgen auf.

Der Wind kommt nach wie vor von achtern. Das Großsegel bleibt geborgen und die große Genua ausgebaumt. Obwohl ich hier noch mit keinem Passatwind rechnen kann, da dieser erst auf Höhe der Cap Verden stabil weht, haben wir prächtigen Segelwind bei angenehmen 3 Beaufort. Kurs weiter Süd-West 240 Grad und 5 Knoten Fahrt.

Ich halte mich hauptsächlich unter Deck auf, schütze mich vor der immer stärker werdenden Sonne, lese und schaue Filme auf meinem Tablet, welche ich auf Teneriffa heruntergeladen habe.

Die Tafel Schokolade, die ich dabei verputze, macht sich abends durch Sodbrennen bemerkbar, dafür verschwinden die Kopfschmerzen. Nicht verschwunden ist der Wind, der legt gegen Abend sogar deutlich zu. 5 Beaufort messe ich mit meinem Handanemometer auf Deck stehend und schätze die Wellenhöhe auf gut 3 Meter. Dafür machen wir jetzt 6 Knoten Fahrt und Kurs 222 Grad. So freundlich und sonnig es tagsüber war, so kühl und ungemütlich ist es in den Stunden der Nacht.

Endlich bin ich angekommen in meinem kleinen, zimmergroßen Universum, habe mich an den Bordalltag und die un-



Schmetterlingssegeln wie im Bilderbuch

unterbrochene Schiffsbewegung gewöhnt. Der Tag vergeht schnell und ich fühle mich befreit und gelöst von der Außenwelt. Unwichtig erscheinen mir die Alltagsprobleme, politische Diskussionen und berufliche Herausforderungen. Meine Welt schrumpft zusammen auf zehn Meter.

### Tag 4 auf See

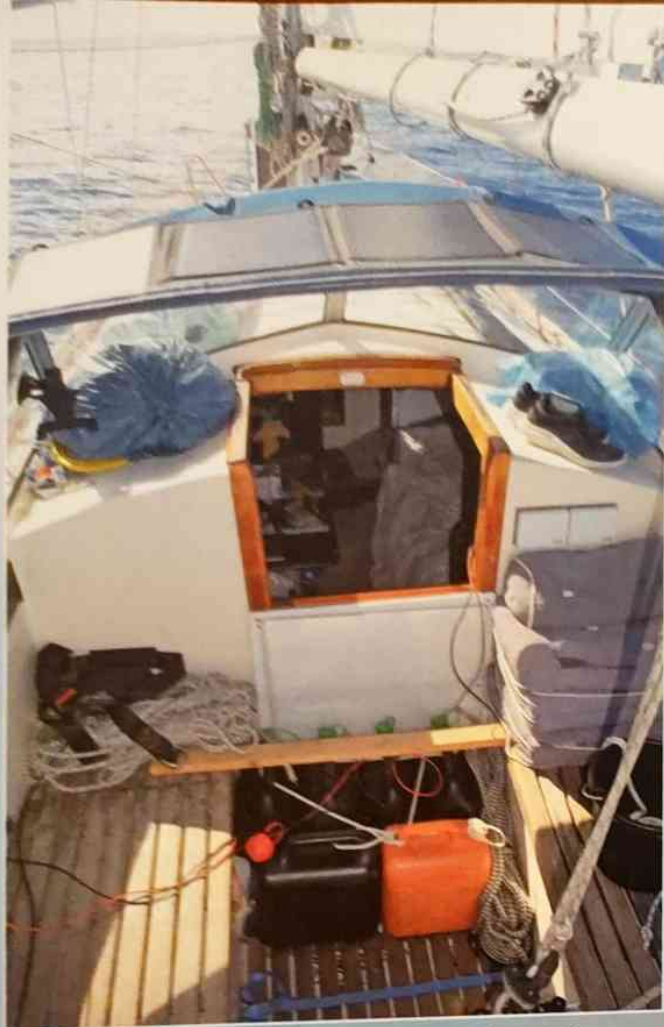
27. November 2022 || 24°31,851' Nord || 20°29,158' West

Um 8:30 wache ich nach einer ereignislosen Nacht auf. Wie jeden Morgen mache ich meinen Routinerundgang an Deck, schmeiße ein halbes Dutzend fliegender Fische über Bord, die letzte Nacht unfreiwillig ihren Tiefflug auf IKAIKAs Deck beendet haben. Zumeist sind es sehr kleine Fische, von wenigen Zentimetern Länge, einige handtellergroß und mit zwei seitlichen, etwas zu klein geratenen Flügeln. Aufgeschreckt durch

IKAIKA, springen die Fische aus dem Wasser und fliegen dicht über die Wellenberge etwa 40, 50 Meter und tauchen dann wieder in das Wasser ein, oder sie landen bei uns an Deck.

Gäste der Nacht: Fliegende Fische





Flexibles Solarpanel auf der Sprayhood, Ersatzkanister im Cockpit

Über mein Wetterprogramm lade ich die letzten Wetterdaten herunter, schütte etwas Kaffeepulver in meinen Becher, gieße heißes Wasser und etwas Milch hinzu und warte kurz, bis sich das Pulver am Boden abgesetzt hat.

Mit dampfendem Kaffeebecher stehe ich zufrieden an Deck und schaue auf den Horizont. Um uns herum nichts als blaues Wasser und wolkenloser Himmel. IKAIKA läuft mit nordöstlichem Wind und gut 5 Windstärken Kurs 220 Grad. Es ist mit 18 Grad Celsius erstaunlich frisch.

Mit 6 Knoten Fahrt pflügen wir durch das Wasser und es ist eine reine Freude IKAIKA zu beobachten, wie sie durch das Wasser schneidet. Die See hat ungefähr eine Höhe von 2 Metern und bilden Schaumkronen durch das Brechen der Wellen.

Um bei diesem achterlichen Wind etwas mehr Strom zu generieren, krame ich wieder das flexible Solarpanel hervor und stelle es im Cockpit auf. Immerhin knapp 3Ah fließen in IKAIKAs Batterien und stimmen mich zufrieden.

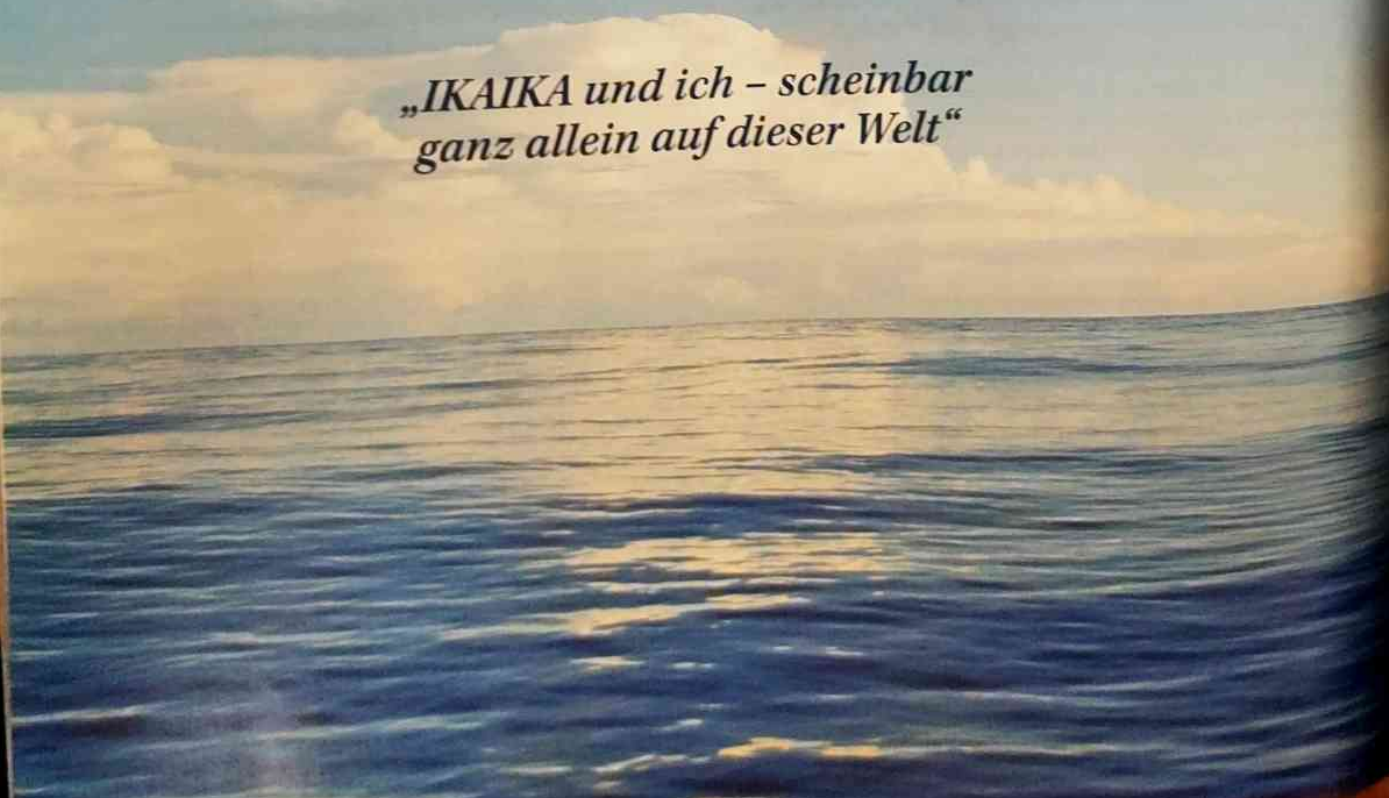
Gegen 21 Uhr frischt es weiter auf und wir segeln in eine stockdunkle Nacht hinein. Zum Dinner gibt es heute Hähnchen-Curry, persönlich aufgewärmt durch den bordeigenen Küchenchef.

### Tag 5 auf See

28. November 2022 || 22°48,608' Nord || 22°02,922' West

Kurz nach Mitternacht wache ich auf, schiebe die Luke zum Cockpit auf und mache einen Rundumblick. Wir segeln im Nichts. Um uns herum alles Schwarz. Unsere kleine Positionslampe im Masttop über uns ist die einzige Lichtquelle weit und

*„IKAIKA und ich – scheinbar  
ganz allein auf dieser Welt“*



breit. Keine Sterne, keinen Mond, nichts. Nur das Gurgeln an der Bordwand. IKAIKA und ich, scheinbar ganz alleine auf dieser Welt.

Zwei Stunden später nimmt der Wind spürbar zu. Ich messe 6 Beaufort und IKAIKA fängt an, die von hinten anlaufenden Wellen zu surfen. In der Spitze messe ich kurzzeitig über 10 Knoten Fahrt, was für die alte Lady wirklich rekordverdächtig ist. Trotz sinkendem Luftdruck bleibt der Wind über Nacht jedoch stabil und nimmt nicht weiter zu. Die Wellenhöhe jedoch hatte genug Zeit, sich über Nacht weiter aufzubauen und ich schätze die Höhe in den Morgenstunden bei gut 3 bis 4 Metern.

Um 9:30 versuche ich mich, trotz heftigem Wellengang, an der Zubereitung von Rührei mit Zwiebeln. Während Kartoffeln, durch die Wärme und ständig feuchte Umgebung hier an Bord, bereits nach wenigen Tagen ungenießbar werden, halten sich Zwiebeln viel besser. Süßkartoffeln wären eine Alternative,

jedoch konnte ich auf den Kanaren keine finden. Somit habe ich einen großen Vorrat an Zwiebeln gebunkert und esse diese fast täglich.

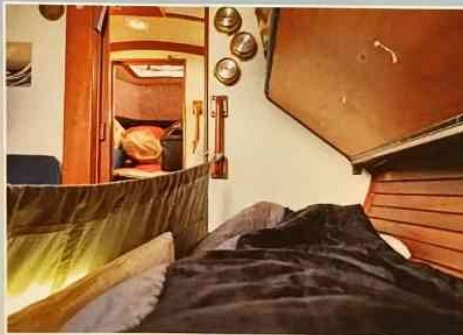
Gegen Mittag lasse ich den Wassermacher laufen, fülle meinen Wassertank und gönne mir eine Süßwasserdusche im Cockpit. Anschließend lasse ich mich von der Sonne trocknen, während meine Blicke träumend in den Wellenbergen versinken. Gegen Abend nehmen Wind und Welle etwas ab und ich koche Paella. Als Nachtlektüre schaue ich eine Folge der Krimiserie „Bones“, bevor ich einschlafe.



Energiegewinnung



Seemannskost aus dem großen Topf – bei der Atlantikdünung würde die Suppe vom Teller schwappen ...



Die Seekoje ist aufgebaut



## Tag 6 auf See

29. November 2022 || 21°17,355' Nord || 23°56,976' West

Selbst wenn ich hier draußen den Wachrhythmus offiziell eingestellt habe, habe ich keinen tiefen Schlaf. Es ist mehr ein Ruhen. Ich spüre IKAIKAs Bewegungen, den Druck im Segel und die Geräusche des Windes im Rigg.

Gegen 1:00 Nachts wache ich auf, weil IKAIKA mir zeigt, das sie zu viel Tuch trägt. Der Wind hat wieder zugelegt und das Handanemometer steht bei 6 Beaufort auf Deckshöhe. Der Wind kommt jetzt fast direkt von achtern. Ich reffe leicht die Genua, was die Geschwindigkeit jedoch kaum reduziert. In den Phasen der Böen tippelt IKAIKA regelrecht von links nach rechts, wie ein ungeübter Seiltänzer und kommt immer wieder ins Surfen. In der Koje werde ich hin- und hergeworfen. Stündlich stehe ich auf und reduziere bei weiter zunehmendem Wind die Segelfläche der Genua, bis ich morgens auf die Hälfte der Fläche angekommen bin. Erst gegen 10:00 kann ich bei abnehmendem Wind die Genua wieder voll ausreffen.

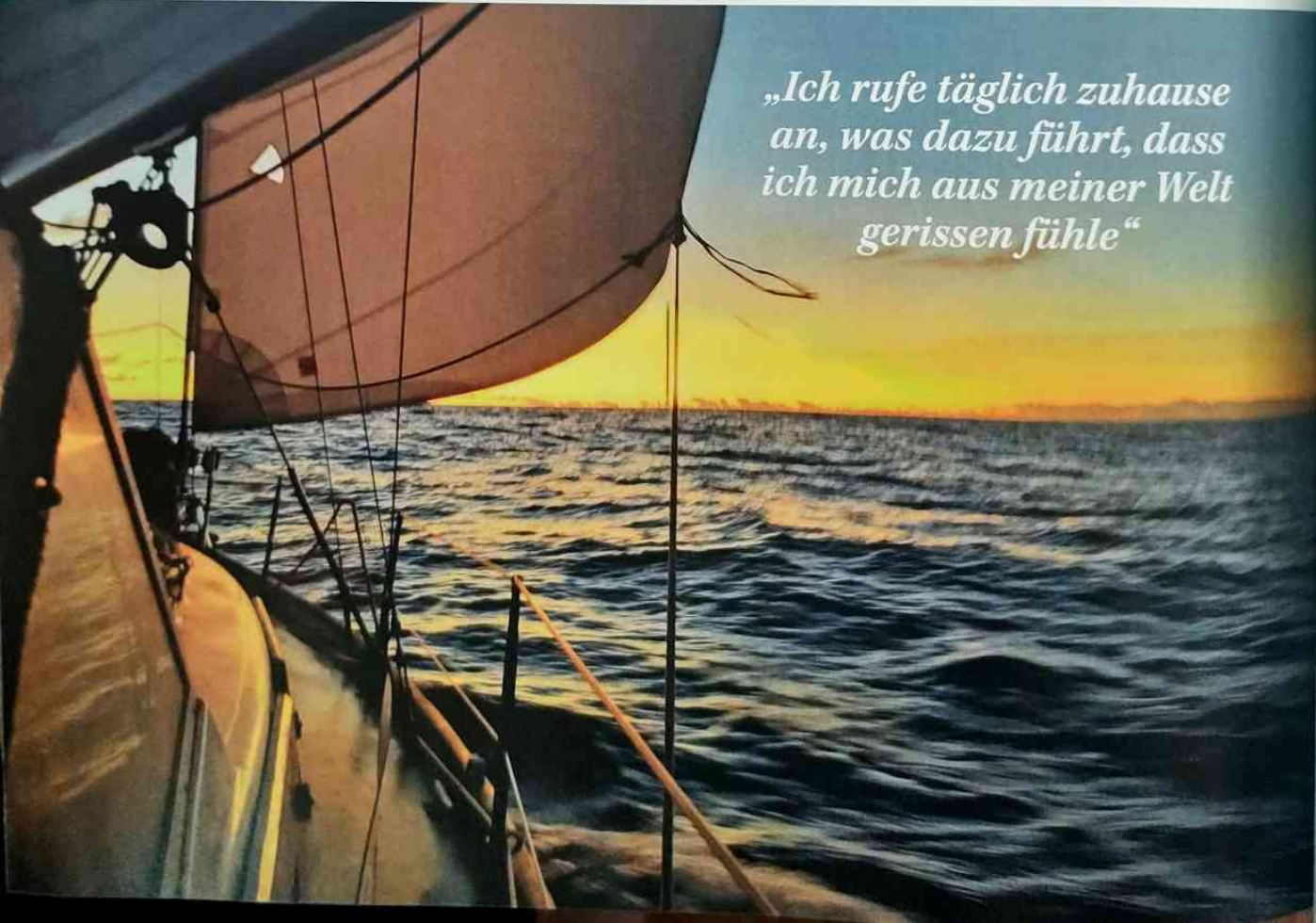
Nur die tägliche Mittagsposition, die ich um 12:00 Uhr UTC ins Logbuch und die Seekarte eintrage, verhindern, dass ich gänzlich mein Zeitgefühl verliere.

Die Tage und Nächte vergehen schnell und die Zeit scheint an Bord anders zu verlaufen, als noch an Land. Obwohl ich einen geregelten Tagesablauf habe, mit festen Ritualen und

Aufgaben, verschwimmt die Zeit, und ohne einen Blick ins Logbuch könnte ich nicht sagen, wieviele Tage ich mich bereits auf See befinde. Das Leben an Land ist nicht nur geografisch weit entfernt, auch in meinem Kopf. Ich lebe hier draußen in meiner eigenen Welt, mit ihren eigenen Herausforderungen und Regeln. Klar vermisse ich meine Familie und Freunde, jedoch fühlt es sich an wie ein anderes Leben.

Durch Satellitentechnik habe ich nicht nur die Möglichkeit aktuelle Wetterdaten abzufragen, ich kann auch kurze Telefonate nach Hause führen. So rufe ich täglich für wenige Minuten zuhause an, was jedoch dazu führt, dass ich mich aus meiner Welt gerissen fühle. So sehr diese Telefonate dabei helfen, meiner Familie ein Gefühl der Sicherheit, oder zumindest der Beruhigung zu vermitteln, so sehr stört es meinen Ablauf hier draußen. Oft hänge ich anschließend in Gedanken und brauche etwas Zeit, bis ich mich wieder auf meine Welt auf dem Ozean einlassen kann. Es fällt mir schwer, diese zwei Welten zu vereinen.

Jeden Morgen prüfe ich den Mast, das stehende und laufende Gut, also die Drahtseile, die den Mast halten, sowie alle Leinen und Segel auf Verschleiß und Beschädigung. Danach lade ich die letzten Wetterdaten herunter und plane und korrigiere meine Route. Jeden Mittag notiere ich die aktuelle Position und führe penibel Logbuch mit Einträgen über das Wetter, Kurs und Geschwindigkeit.



*„Ich rufe täglich zuhause an, was dazu führt, dass ich mich aus meiner Welt gerissen fühle“*

Am 01. Dezember passiere ich um 5:00 Uhr UTC in der Früh die Cap Verden in einem Abstand von 170NM. Sehen kann ich die Inseln nicht, aber ich weiß, dass es ab hier kein Zurück mehr gibt. Der Passatwind weht seit ein paar Tagen beständig aus Osten und es ist kaum möglich, mit so einem kleinen Boot gegen den Passat zu segeln. Ich hatte mir die Cap Verden als Ausweichhafen vorbehalten, sollten IKAIKA oder ich eine Pause oder irgendeine Reparatur benötigen. Ab jetzt sind wir auf direktem Kurs in die Karibik! Kurs West über den Atlantik!

So richtig kann ich es noch nicht greifen: Wie oft hatte ich mir vorgestellt, wie es sein würde, auf einem eigenen Boot über den Atlantik zu segeln und jetzt bin ich mitten auf dem Atlantik, mit Kurs auf die Karibik...

Als Zielhafen habe ich Port Louis auf Grenada gewählt, weil ich zum einen möglichst weit südlich in der Karibik ankommen möchte, um dann nach Norden die Ostkaribik zu durchsegeln, zum anderen bietet Grenada einen der wenigen Yachthäfen mit guter Möglichkeit zum Einklarieren.

Seit dem Ablegen in Santa Cruz sind 7 Tage vergangen und ich rechne mit weiteren 17 bis 18 Tagen bis Port Louis.

In den letzten Tagen ist die Lufttemperatur beständig gestiegen und ich halte mich die meiste Zeit nur mit einem T-Shirt bekleidet in der Kajüte auf, um der brennenden Sonne zu entkommen.

Da ich am Vormittag meine Richtung leicht korrigiere, um direkten Kurs auf Grenada nehmen zu können, muss ich die Genua von der Steuerbordseite auf die Backbordseite bringen. Das Großsegel ist eingeholt und die große Genua mit einem Teleskopbaum „ausgebaut“.

Das bedeutet, das Segel wird mit einem beweglichen Baum vom Mast weggehalten, damit es besser im Wind steht und besonders bei Wellengang nicht so leicht einfällt. Für das anstehende Manöver muss ich also den Baum vom Segel lösen, das Segel auf die Backbordseite bringen und den Baum wieder an den Schoten des Segels und dem Mast befestigen. Mangels Routine fällt mir das Manöver nach wie vor schwer und ich habe große Probleme, den schlagenden Baum mit der Schot des Segels zu verbinden und sitze eine Stunde später, nassgeschwitz und unzufrieden, wieder im Cockpit. „Das muss definitiv besser werden,...“ sage ich zu mir selbst. Denn bei ungünstigeren Bedingungen hätte ich das Manöver so nicht hinbekommen.



Was ist das nur?

So sehen Begegnungen sonst auf dem AIS-Display aus. Hier allerdings war - nichts ...!

### Wer ist da ...?

Es ist die Nacht zum 5. Dezember, so kurz nach 2 Uhr Bordzeit. Da ich eh wach bin, öffne ich das Luk zum Aufgang und schaue routinemäßig an Deck nach dem Rechten. Die Nacht ist mondlos und auch Sterne sind am Himmel nicht zu erkennen. In der völligen Dunkelheit kann ich einige Meilen vor mir überraschend ein tanzendes Licht ausmachen.

Nach einiger Zeit sehe ich 2 Positionslichter und eine Art Suchscheinwerfer. Was mich wirklich beunruhigt: Weder mein AIS Gerät, noch mein Radarwarner schlagen an.

Eines der Probleme als Einhandsegler ist, dass ich mich über auftauchende Ereignisse mit niemandem austauschen kann. So spielt meine Phantasie verrückt und ich erinnere mich an beängstigende Erzählungen: „Handelt es sich vielleicht um Drogenschmuggler, die Ihre Ware auf offener See übergeben ...?“ Wir befinden uns mitten auf dem Atlantik, 800NM zu den Cap Verden und gut 1000NM nach Suriname in Süd-Amerika. Sollten es wirklich Drogenschmuggler sein, bin ich sehr gut auf deren AIS Display zu erkennen und die mögen mit Sicherheit keine Augenzeugen einer Übergabe ... Mir läuft ein Schauer über den Rücken. segeln 2/2023



Schlafstätte bei Nacht

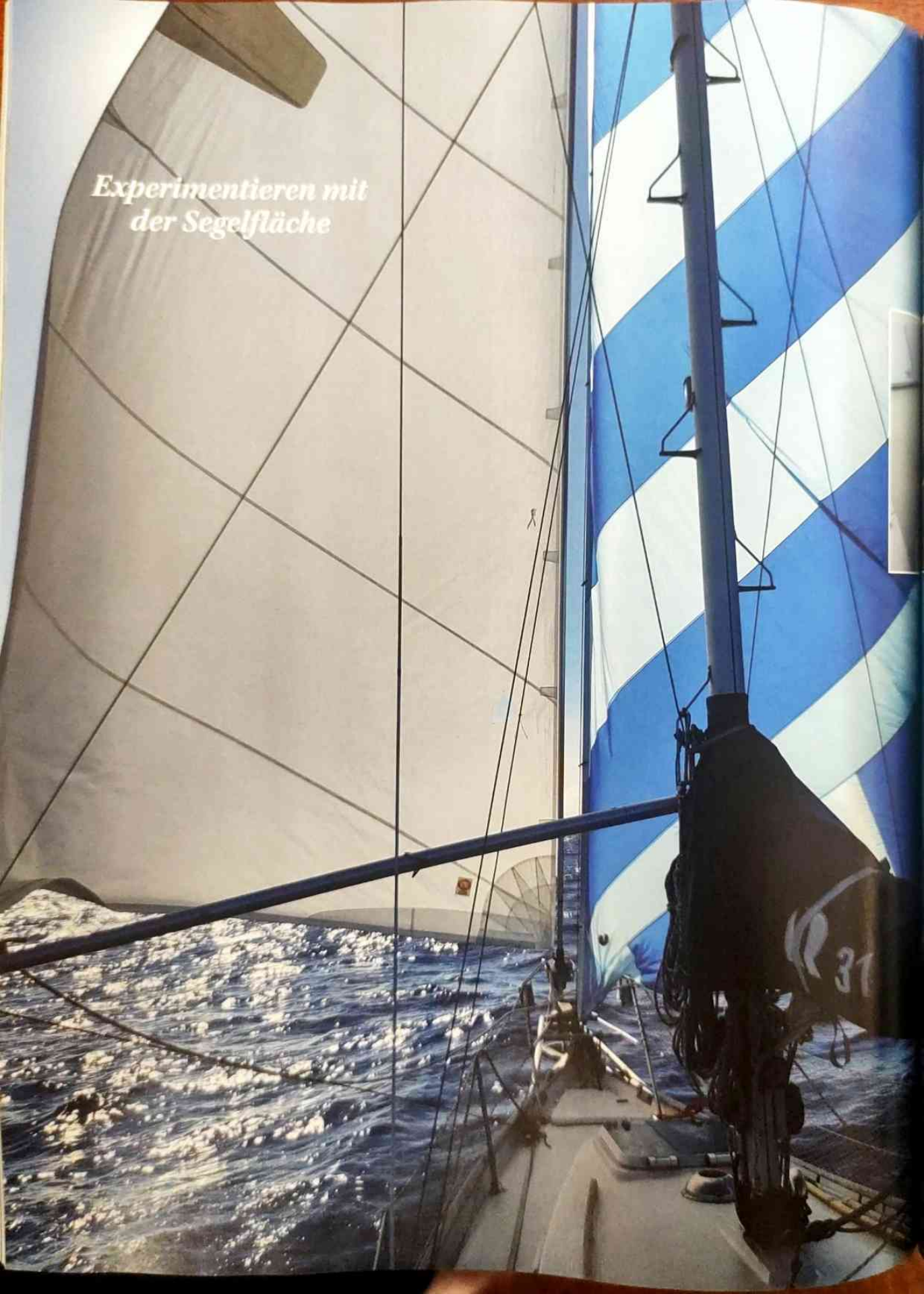
# MarinAcryl.com

## Boots & Yacht - Verglasung

Sport & Segelbootscheiben - Salonfenster - Schiebeluken - Steckschotts - Luker & Portlights - aus Acrylglas



*Experimentieren mit  
der Segelfläche*



# IN DIE KARIBIK

## Unheimliche Begegnungen

### TEIL 3

TEXT & FOTOS:  
Marcus Bulgrin

*Marcus Bulgrin, Jahrgang 73, Ingenieur aus Jesterburg und Segler aus Leidenschaft, stand als kleiner Junge am Strand der Ostsee und sah die weißen Segel am Horizont verschwinden, als er das erste Mal den Wunsch verspürte, einmal selbst die Leinen loszuwerfen und dem Horizont entgegen zu segeln.*



Am Horizont geht der Mond auf

**W**ir befinden uns mitten auf dem Atlantik, 800 Meilen zu den Kapverden und gut 1.000 Meilen nach Suriname in Südamerika. Sollten es wirklich Drogenschmuggler sein, bin ich sehr gut auf deren AIS-Display zu erkennen und die mögen mit Sicherheit keine Augenzeugen einer Übergabe. Mir läuft ein Schauer über den Rücken ...

... 30 Minuten später passiere ich das dubiose Fahrzeug in deutlichem Abstand an Steuerbord. Es scheint keine Fahrt zu machen und ich tippe eher auf ein Hochsee-Fischereifahrzeug.



Funktioniert das AIS?



„Diese Mistkerle“, sage ich mir und bin verunsichert. Mir ist bekannt, dass Fischer gelegentlich ihre Fischgründe vor der Konkurrenz verheimlichen und deshalb ihr AIS-Signal ausschalten. Aber ihr Radar? Außerdem bin ich für die Besatzung durch mein

AIS-Signal gut sichtbar und hätte einen UKW-Funkspruch erwartet, um einem Zusammenstoß vorzubeugen, oder der Gefahr, in deren Langleine zu laufen. Solche Hochsee-Langleinen können bis zu 100 Kilometer lang sein. Aber nichts. Mir ist unwohl und meine Unsicherheit bleibt. Erst, als die Lichter lange wieder hinter uns am Horizont verschwunden sind und ich zudem meinen Kurs leicht korrigiert habe, lege ich mich, in Sicherheit wiegend, wieder in die Kojе.

### Wie auf einem Ententeich

Am nächsten Morgen lade ich, wie jeden Morgen, die letzten Wetterdaten per Satellit herunter. Der zuvor stabile Passatwind wird schwächer. Weiter im Norden zieht ein Sturmtief durch und saugt die Luft aus unserem Gebiet ab. Somit setze ich den Kurs weiter südlich, um der vorausgesagten Flaute etwas aus dem Wege zu gehen. Dennoch werden wir einige Tage nur schwachen Wind haben, und tatsächlich schläft der Wind am darauffolgenden Tag komplett ein. An Deck stehend schaue



Die Sonne brennt

auf das Wasser um uns herum. „Wie auf einem Ententeich“, sage ich laut zu mir selbst, hole die Segel ein und lasse nur ein kleines Tuch der Genua stehen, um das unaufhaltsame und ermüdende Rollen IKAIKAs etwas zu bremsen. Wir dümpeln auf der Stelle und machen seit Stunden keine Fahrt.

Wieder spielt mir meine Fantasie einen Streich: Wenn der Wind nicht zurückkommt, könnte ich aus eigener Kraft die Küste nicht erreichen. Zwar hat IKAIKA NOA einen Dieselmotor, doch mit den begrenzten Kraftstoffmengen, die ich an Bord habe, könnte ich keine nennenswerte Strecke Richtung Küste machen. Erneut lade ich den „weather forecast“ herunter und beschließe, den Motor anzuwerfen und mit niedriger Drehzahl weiter Richtung Süd zu gehen, um wieder auf Wind zu stoßen. Nach 36,5 Stunden dröhnender Dieselmachine kommt tatsächlich eine Brise auf. Ich schalte den Dreizylinder-Yanmar-Diesel aus, setze das Großsegel und die große Genua auf der Steuerbordseite und lade erneut die letzten Wetterdaten per Satellit herunter. Gemäß dieser Wetterprognose sollten wir uns noch weiter südlich halten und tatsächlich zischt IKAIKA nach einigen Stunden mit beachtlichen sieben Knoten über den Atlantik. Es scheint, als ob jede Meile weiter nach Süden die Temperaturen nach oben treibt. Tagsüber 35 Grad im Cockpit und immerhin 29 Grad in der Kajüte, in der ich mich die meiste Zeit aufhalte.

### Wieder Suchscheinwerfer

In der darauffolgenden Nacht sehe ich um 22:40 Uhr wieder Suchscheinwerfer querab. Kein Radar, kein AIS-Signal. Ob vielleicht meine Geräte nicht funktionieren? Auf UKW-Kanal 16 versuche ich, Funkkontakt mit dem Fahrzeug aufzunehmen. „Motor vessel, motor vessel, this is sailing vessel IKAIKA NOA, over ... Motor vessel, motor vessel, this is sailing vessel IKAIKA



Begegnung mit der ORYONG



Signal auf meinem Display: „46 meter fishing vessel ORYONG, CPA: 1.6 nautical miles (CPA: closest point of approach – Distanz mit der geringsten Entfernung zueinander).“

Mit einem Abstand von 1,6 Meilen passieren wir die ORYONG und ich bin zumindest sicher, dass mein AIS-Gerät funktioniert.

In Segelberichten und Büchern wird der Passat-, oder auch Tradewind, als stabiles Wettersystem beschrieben. Angetrieben durch die Erdrotation, weht dieser Wind in den Monaten November bis Juni auf der Höhe der Kapverden konstant von Ost nach West. Dieses Wettersystem gilt als Garant für eine schnelle und in dieser Zeitspanne sturmfreie Überfahrt über den

NOA, can you read me?“

Keine Antwort – aber plötzlich erscheint ein AIS-



## *Ich kämpfe mit der Flaute – der Passat ist sehr unbeständig*

Atlantik. Seit unserer Überquerung zeigt sich dieser Passatwind jedoch von seiner zickigen Seite. Luftarm durch das Sturmtief im Nordatlantik, müssen wir wesentlich weiter südlich gehen als geplant. Wechselhaft in Richtung und Stärke, sowie mit viel Flaute, ist der Passatwind dieses Jahr sehr unbeständig. Ob wirklich Veränderungen des weiter nördlich verlaufenden Golfstroms dafür verantwortlich sind, wie einige Wissenschaftler vermuten, vermag ich nicht zu beurteilen. Die Unbeständigkeit dieses Jahr ist jedoch Fakt.





Die Leesegel schützen bei rauem Wetter davor, aus der Koje zu fallen

## Segelkonfigurationen

Die alten Segelhelden meiner Kindheit führen bei deren Atlantiküberquerungen sogenannte Passatsegel am doppelten Vortag. Da der Wind meist wochenlang von Achtern kommt, setzten sie diese zwei gleichgroßen Vorsegel, jeweils eins auf jeder Bootsseite mit eingeholtem Großsegel. Heute sind vermehrt große Leichtwind-Vorsegel vom Typ Parasail zu finden. Ein recht großes und leichtes, spinnakerähnliches Vorsegel mit einer „Luftklappe“, abgeleitet aus dem Paragliding. So ein Segel besitze ich jedoch nicht und nutze deshalb die Zeit, um verschiedene Segelstellungen für IKAIKA NOA auszuprobieren.

Wenn IKAIKA bei achterlichen Winden unter Großsegel und ausgerollter Genua segelt, nimmt das Großsegel den Wind aus der Genua und sie fällt immer wieder ein. Selbst das Ausbaumen der Genua hilft da nicht wirklich. Zudem luvt IKAIKA bei dieser Segelkonfiguration immer wieder stark an, will also mit dem Bug in den Wind drehen. Um das zu vermeiden, experimentiere ich tagelang mit der Genua, dem Booster (ein großes Leichtwindsegel an Stagreitern) und dem Teleskopbaum zum Ausbaumen der Vorsegel hin und her, bis ich einen für mich befriedigenden Kompromiss finde, um die Arbeit für meine Aries-Windsteueranlage möglichst einfach zu machen. Zudem tut es mir gut, einer sinnvollen Aufgabe nachzugehen.

Seit unserer Abfahrt von den Kanaren habe ich meine Borduhr auf UTC, oder „Universal Time Coordinated“, gestellt. Früher auch „Greenwich Mean Time“ genannt, ist die UTC die „Weltzeit“ und entspricht im Winter der Zeitzone in London Greenwich.

Eigentlich müsste ich jetzt alle 15 Längengrade, die ich in Richtung Karibik segle, meine Bordzeit um eine Stunde zurückstellen. Streng genommen hat mein Bordalltag somit keine 24 Stunden mehr. Navigatorisch ist es deshalb für mich einfacher, auf der Ozeanüberquerung alles in UTC-Zeit zu bemessen. Da mein Bordalltag – außer den navigatorischen – keine festen Zeitrouten à la Kapitänsdinner beinhaltet, stört mich die Verschiebung zwischen den Zeiten nicht. Ich schlafe, wenn ich müde bin und esse, wenn ich hungrig bin.

## Mitte des Atlantiks

So messe ich am 7. Dezember, 12:00 Uhr UTC meine Position und befinde mich genau in der Mitte des Atlantiks. 1.350 Meilen bis zur Karibik und 1.350 Meilen bis nach Senegal, Afrika, Halbzeit. Bei 30 Grad in der Kajüte liege ich auf der Salonkoje und schaue auf meinem Tablet eine aufgenommene Serie mit dem Titel „Geheimnisse der Meere – Drain the Oceans“. Passend, wie ich finde. In den kommenden Tagen kämpfe ich weiter mit Schwachwinden und Flauten im Wechsel mit leichten Winden. Mittlerweile habe ich einen deutlich südlicheren Kurs genommen als ursprünglich geplant, auf der Suche nach dem Passatwind, der uns nur sporadisch über den Atlantik trägt.

Am 9. Dezember queren wir ein ungefähr 200 Meter großes Braunalgenfeld, sogenanntes Sargassum. Der braune, dichte

## Mir fällt die tiefblaue Farbe des Ozeans auf und ich möchte sie mit der Kamera einfangen

Teppich verfährt sich in dem Servoruder der Windsteueranlage und blockiert sie. Um das Ruder von den Algen zu befreien, muss ich anluven und kurzzeitig IKAIKAs Bug in den Wind drehen, damit das Boot aufstoppt. Dabei bemerke ich eine große Anzahl kleiner und größerer Fische unter dem Boot, die uns wahrscheinlich schon seit längerem folgen und Schutz unter der langsam treibenden IKAIKA suchen. Mir fällt dabei die tiefblaue Farbe des Ozeans auf und ich wünschte, ich könnte diese Farbe mit der Kamera einfangen – aber ich weiß, dass ich dieses Blau nicht auf Bildern festhalten kann und die Aufnahmen dieser Farbe nicht gerecht würden.

Die nächsten Tage quere ich immer wieder große Felder mit Sargassum, stoppe das Boot auf und befreie die Windsteueranlage. Bis jetzt habe ich 76 Liter Dieselkraftstoff verbraucht und noch knapp 92 Liter in den Tanks. Das reicht bei niedriger Drehzahl für 84 Stunden oder 3,5 Tage.





Ein Squall zieht auf

## Mein erster Squall

Am Morgen des 10. Dezembers in der Früh zieht mein erster Squall über uns hinweg. Ein Squall ist ein lokales, beeindruckendes Wetterphänomen mit Regen und einem plötzlichen, heftigen Anstieg der Windgeschwindigkeit auf 40 bis 50 Knoten, also Sturmstärke. Diese Wettersysteme kommen vermehrt in tropischen Regionen vor und werden in der Wettervorhersage nicht angezeigt, da sie nur sehr örtlich begrenzt und für wenige Minuten auftreten.

Von einer auf die andere Sekunde fängt es an zu schütten. Aufgeschreckt schließe ich die weit geöffneten Luken und eile an Deck. Der Wind nimmt schlagartig zu und ich beeile mich, die Segel zu bergen. Fünf Minuten später ist der Spuk vorbei. Die Sonne scheint und eine leichte Brise weht. Pitschnass setze ich wieder die Segel, als wäre nichts gewesen.

Der AIS-Alarm reißt mich um 4:15 Uhr der darauffolgenden Nacht aus den Träumen. Die DAME DES TROPIQUES, eine 25 Meter-Segelyacht, kreuzt unseren Kurs in nur 200 Meter Abstand. Wieder versuche ich erfolglos, Kontakt über Funk aufzunehmen, da ich mir unsicher bin, wie die Yacht meinen Kurs kreuzt. Ich erhalte aber keine Antwort. So verbringe ich zwei Stunden an Deck, bis die französische Dame wieder außer Sichtweite ist, bevor ich mich wieder in die Koje lege.

## Ich mag nicht mehr

Der nächste Morgen bringt unangenehme Schiffsbewegungen. IKAIKA NOA torkelt, wie alle Langkieler bei achterlichen Winden, von einer Seite auf die andere. Nur heute irgendwie schlimmer. Ich kann mich auf dem Boot nur fortbewegen, wenn ich mich mit beiden Händen irgendwo festhalte, oder mich auf allen Vieren bewege. Dazu ziehen zwei Squalls nacheinander über uns hinweg und ich sprinte jedes mal völlig überrascht

an Deck, um die Segel zu bergen. Ich fühle mich unwohl, habe Kopf- und Rückenschmerzen, außerdem Schwindelgefühl. Mir ist nach einem heißen Bad und einem unbewegten Bett an Land. Somit verbringe ich die meiste Zeit des Tages liegend in der Koje oder ausgestreckt im Cockpit und muss mich zwingen, etwas zu essen. Was für ein beschissener Tag. Ich mag nicht mehr. Noch 1.000 Meilen bis Grenada.

Gegen Abend höre ich im UKW-Funk unseren Namen: „IKAIKA NOA, IKAIKA NOA, this is sailing vessel ARK“. Verdutzt schaue ich aus dem Luk und sehe dicht neben mir eine Segelyacht. Die vierköpfige Crew der französischen Segelyacht ARK ist auf dem Weg nach Guadeloupe, fragt, ob an Board der IKAIKA alles okay sei und wünscht uns noch eine gute Weiterfahrt. Während wir über UKW sprechen, schrillt mein AIS-Alarm. Gottverdammte Technik, warum hat mich das Ding nicht schon vor einer halben Stunde gewarnt?

Noch 550 Meilen bis Grenada und zur kulturellen Einstimmung auf die Karibik schaue ich „Pirates of the Caribbean“ auf DVD und koche mir eine Reispfanne.

Die darauffolgende Nacht ist stockdunkel und mondlos. Etwas schlaftrunken an Deck stehend, spüre ich den warmen, achterlichen Wind in meinem Gesicht. Das Großsegel ist, wie die meiste Zeit der Atlantiküberquerung, eingeholt und IKAIKA fliegt unter reduzierter Genua vor dem Wind. Dabei tippt sie langkielertypisch von einer auf die andere Seite.

Der Sternenhimmel verschmilzt mit der dunklen See, sodass kein Übergang erkennbar ist. Um uns herum ist alles stockdunkel, bis auf das fluoreszierende Meeresleuchten des von der Bugwelle aufgeschreckten Planktons und der brechenden Wellen um uns herum, übergehend in das Leuchten der Sterne über uns. Ich habe das Gefühl, IKAIKA würde durch das Weltall schweben. Ohne Gefühl für die Geschwindigkeit rasen wir durch das Universum. Hinter uns der Schweif leuchtender Meerestiere. Ich fühle mich wie Peter Pan, und ein wohliges Glücksgefühl kommt in mir auf. Stundenlang stehe ich diese Nacht an Deck, lasse dieses surreale Schauspiel auf mich wirken

Erschöpft auf den letzten Meilen





und sauge die Eindrücke in mich auf. Unbeschreiblich und unwirklich. Könnte ich nur ewig so weiter segeln ...

Wir passieren Barbados außer Sichtweite

### Fischer ohne AIS

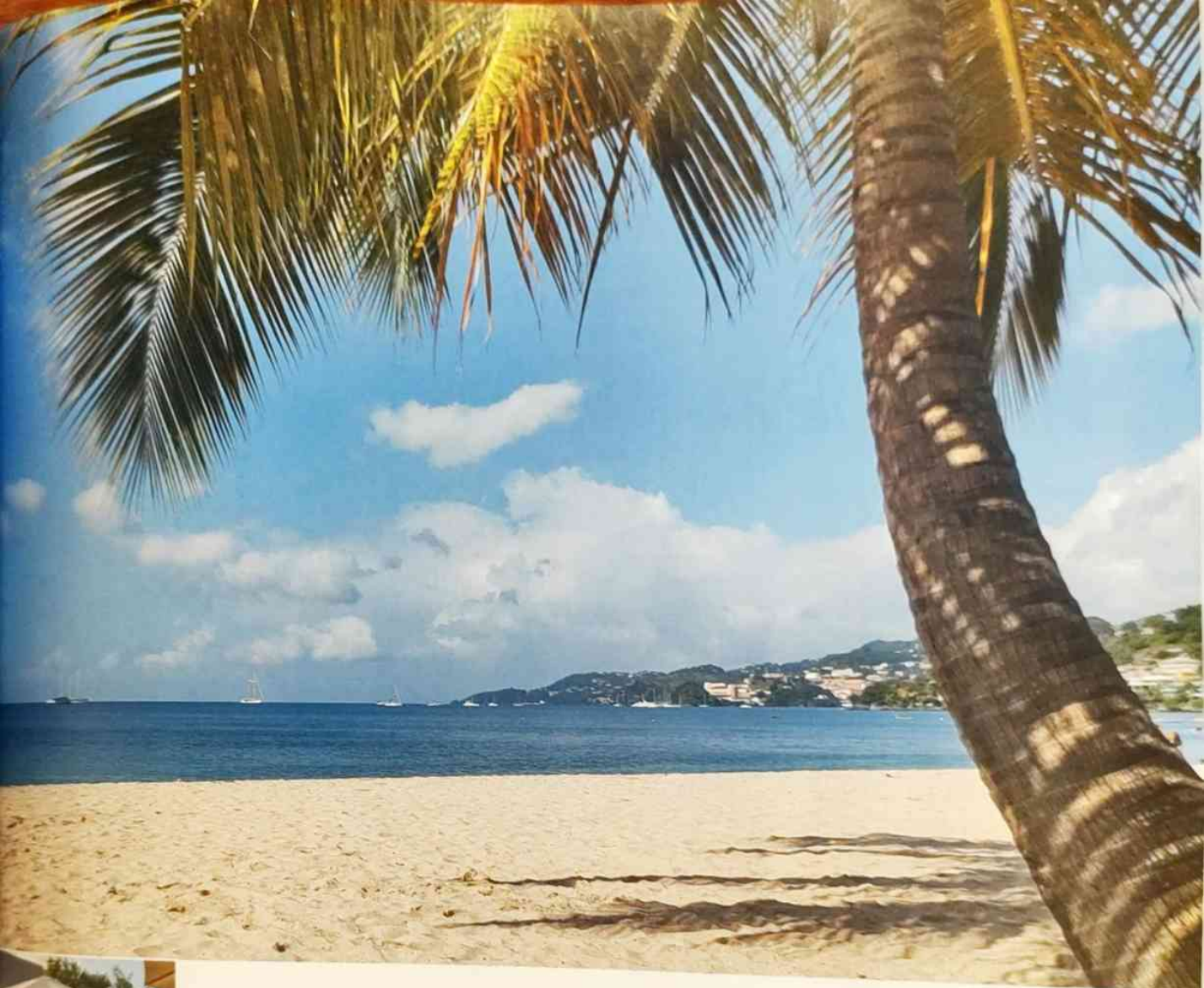
Mit den morgendlichen Wetterdaten traue ich mir eine Ankunftsprognose in drei Tagen zu. 400 Meilen bis Port Louis, Grenada. Per Satellit schreibe ich den Hafen an und bitte um eine Liegeplatzreservierung. Der Wind nimmt auf sechs Beaufort zu und die Drei-Meter-Wellen schieben sich von schräg achtern unter uns hindurch. Dabei torkelt IKAIKA wie ein Korkezieher. Ab und an luvt IKAIKA im Wellental etwas an und einige Wellen brechen sich bis über das Kajütdach. Um die Luvgerigkeit zu mindern, reduziere ich die Genua etwas. Die Aries-Windsteueranlage bedankt sich für die Arbeitserleichterung und sogleich läuft IKAIKA wieder wie auf Schienen.

Im Logbuch trage ich den 18. Dezember ein, weniger als 200 Meilen bis Grenada. Die Nähe der venezolanischen Küste macht mir Sorgen. Insbesondere wegen der venezolanischen Fischer, die mit Sicherheit kein AIS-Gerät haben. Darum beschließe ich, meinen festen Wachrhythmus wieder aufzunehmen und stündlich nach dem Rechten zu schauen. Näher an der Küste reduziere ich die Ruhepausen weiter bis auf 15 Minuten und stelle mir im Viertelstundentakt den Wecker.

So passieren wir Barbados außer Sichtweite und es verbleiben noch 145 Meilen bis Port Louis. Geschätzte Ankunft morgen gegen Mittag, Ortszeit.

Unter Passatsegeln





## Postkartengleiche Palmenstrände

Die letzten 100 Meilen haben es nochmal in sich. Der Wind lässt spürbar nach und die Wellen nehmen, wahrscheinlich durch die abnehmende Meerestiefe, deutlich zu. Obwohl ich eigentlich Schweinefleisch vermeide, habe ich Heißhunger auf Würstchen. Das war schon am Ende der Biskaya-Überquerung so. Also verspeise ich ein ganzes Glas Bockwurst auf dem

Salonboden sitzend, dabei das Glas zwischen meine Beine geklemmt, damit es bei den Bewegungen nicht umkippt.

Die letzte Nacht zieht sich in die Länge und ich verbringe meine Nachtwache mit ständigem Ausguck nach Fischerbooten. Endlich, mit der aufgehenden Sonne hinter uns, kann ich die Umrisse von Grenadas Südspitze erkennen. Das erste Land seit Teneriffa vor 24 Tagen. Ich setze die gelbe Q-Flagge als Zeichen, dass ich einklarieren möchte und runde die Süd-

spitze. Und was für ein Bild sich mir zeigt. Postkartengleiche Palmenstrände und glasklares, hellblaues Wasser. Zu kitschig um real zu sein. Gegen 14:00 Uhr grenadischer Ortszeit des 19. Dezembers lege ich am Gästesteg der Marina Port Louis an und steige mit wackeligen Beinen auf die Steganlage. Geschafft. Ich bin aus eigenem Antrieb in der Karibik, meinem Sehnsuchtsort, angekommen. segeln 4/2025



**KADEMATIC**  
RETTUNGSWESTEN

**KADEMATIC**  
Seenotrettungsgeräte GmbH  
ABC-Straße 16 · 22880 Wedel  
FON: 04103 12 11 88 0  
[info@kadematic.de](mailto:info@kadematic.de)  
[www.kadematic.de](http://www.kadematic.de)