

Der Sprung über den großen Teich

„Ich bin dann mal weg“ hieß es für mich am 15 November 2022. Es ging los, um den Jugendtraum einer Atlantiküberquerung anzugehen.

In den 80er Jahren hatten Diavorträge von Weltumseglern wie Wilfried Erdmann und Bobby Schenk die Sehnsucht auf die große Weite bei mir geweckt. Als mich dann mein Segelfreund Thomas vor 4 Jahren fragte, ob ich Lust hätte mit ihm und seinem Bruder im Rahmen der ARC auf seiner HR352 „Petoya Too“ den großen Teich zu überqueren, fiel die Entscheidung nicht schwer.

2021 haben wir zur Probe an einem Wochenende Nord-Holland umrundet - mit einer Halse und zwei Wenden. Da sein Bruder absagen musste, sprang mein Jugend-Segelfreund Guido ein.

Thomas und ich hatten 2021 schon einen Probeschlag mit einer Halse (Ijmuiden) und einer Wende (nördlich Marker Wadden) rund Holland gemacht und die Chemie stimmte. Für Guido war die Probefahrt die Überführung vom Schokkerhaven am IJsselmeer nach Stellendam an der Schelde. Thomas hatte das Boot im Laufe der letzte Jahre mächtig aufgerüstet: eine „Hydrovane“ Windfahnensteuerung, Solarpaneele, Genacker, Spinaker, Decksdusche und Vieles mehr. Dazu kam die zum Teil zur Teilnahme verpflichtende Sicherheitsausrüstung: EPIRB, Kurzwellen-Funkgerät mit Datenmodem, Offshore-Rettungsinsel, Rettungsboje, Wurfleine, usw., usw. Dazu kamen für jeden Segler persönliche AIS-Sender in der Rettungsweste mit Spraycap und Leuchte, ... Damit waren die Vorbereitungen aber mitnichten getan. Es wurde noch gemeinsam ein sehr gutes Seenotseminar bei Sailing Island besucht inklusive praktischem Einstieg in eine Rettungsinsel. Guido hat zusätzlich ein Medizintraining abgelegt: er darf jetzt sogar Infusionen legen.

Die Impfungen für tropische Reisegebiete wurden aufgefrischt und die vierte COVID19-Impfung nachgelegt. Eine der größten Sorgen war schließlich eine Corona-Infektion kurz vor dem Start, die die gesamte Teilnahme gefährdet hätte. ...

So gerüstet, rückte der Starttermin näher und die Aufregung wuchs. Der Seesack wurde gepackt und das nicht genutzte Gewichtskontingent von insgesamt 32kg mit Schwarzbrot und Brotbackmischungen aufgefüllt.

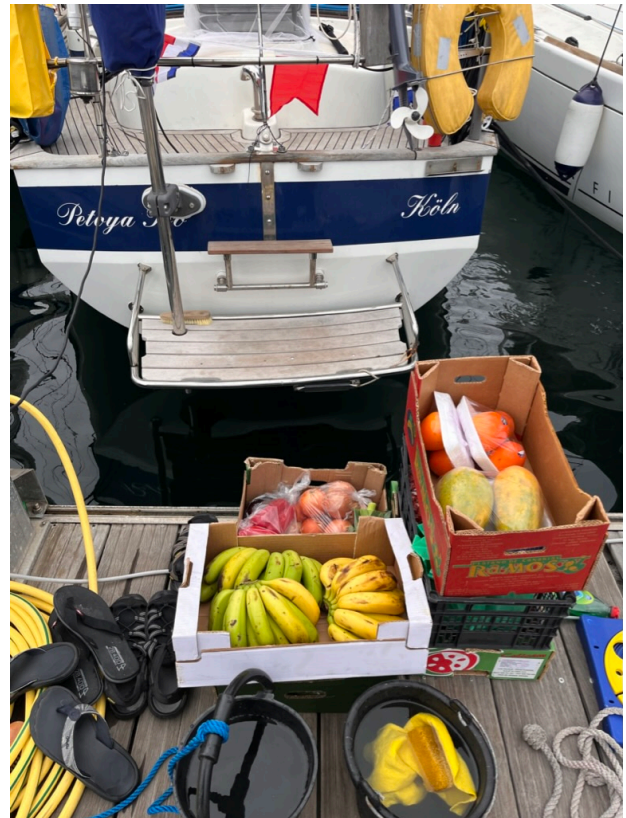
Da das Mitnehmen von selbstaufblasenden Rettungswesten im Flugzeug nur mit Auflagen erlaubt ist, mussten diese bei der Fluggesellschaft angemeldet werden, ... es wurde nicht langweilig und die Aufregung wuchs.

Am Tage des Abflugs - Dienstagmorgens - bringen mich Dagmar und Kira in Düsseldorf zum Flughafen. Nach Abschiedsküssen für die nächsten 6 Wochen geht's dann zum Check-in und Gate. Im Flugzeug rauschen Gedanken durch den Kopf. Es mischen sich Zweifel und Vorfreude ... aber die Vorfreude überwiegt.

Als dann im Anflug auf Gran Canaria der Teide am Horizont grüßt, kommt Urlaubsstimmung auf.

Mit dem Express-Bus geht es vom Flughafen nach Las Palmas. Auf Höhe des Yachthafens gibt es eine Haltestelle, an der Guido und Thomas mich erwarten. Mein 32kg schwerer Seesack wird gemeinsam zum Boot geschafft. Zum Glück gibt es auf

dem Hafengelände einen von der ARC



organisierten Shuttlebus, da der Hafen weitläufig ist und wir nahe des Molenkopfes



liegen.

Dann packe ich aus und beziehe meine Koje, bevor wir zum täglich stattfindenden Sundowner der Regattateilnehmer verholen. Dort trifft man sich, klönt und tauscht gute Tipps aus.

Die nächsten Tage sind geschäftig: Einkaufen für 4 Wochen, umstauen und verstauen, die Sicherheitsausrüstung installieren, aktivieren und auf Funktion prüfen, den manuellen Meerwasserentsalzer ausprobieren, Reparaturen durchführen, Seminare zu Wetter und Sicherheit besuchen und eine Tagestour auf Gran Canaria absolvieren ... Immer wieder kommen Reporter von Segelzeitschriften wie zum Beispiel „Palstek“ oder „Yachting Monthly“ vorbei und interviewen die Teilnehmer und auch uns: [https://www.worldcruising.com/newsarticle.aspx?page=S638043677383623480&ArchiveID=4&CategoryID=186&ItemID=271479&src=.](https://www.worldcruising.com/newsarticle.aspx?page=S638043677383623480&ArchiveID=4&CategoryID=186&ItemID=271479&src=)

Und dann ist er da der Abend vor dem Start. Wir halten unser Captain's Dinner. Die Segler wünschen sich gegenseitig eine gute Überfahrt und man merkt jedem die Nervosität an.

Thomas Schwester und Schwager kommen noch zu Besuch vorbei und wir schauen uns aus dem Cockpit gemeinsam das große Feuerwerk an. Wir gehen nochmal alles durch und schlafen unruhig, bevor am nächsten Morgen frühes Aufstehen angesagt ist. Es sind über 30kn Wind vorhergesagt und es heult in den Masten. Zuerst starten die Racer um 11:00, um 12:00 die Kats und um 13:00 Uhr sind die Cruiser, also die Fahrtenboote wie wir, dran. Nach und nach leert sich der Hafen, bis schließlich auch für uns der Weg frei ist. Eine winkende Menschenmenge auf der Mole verabschiedet die Teilnehmer; am Molenkopf registriert eine Gruppe von ARC Mitarbeitern jedes Schiff.

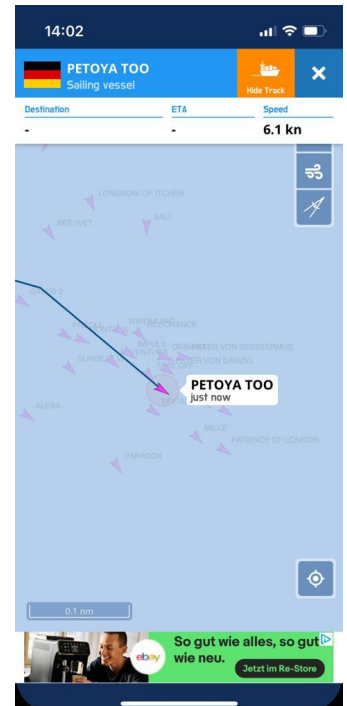


Um die 100 Cruiser nähern sich der Startlinie, die von einer Tonne und einer Fregatte der spanischen Marine als Startschiff angezeigt wird. Je weiter wir uns von der Mole entfernen, umso höher werden die Wellen und umso stärker der Wind - der Wetterbericht hat nicht gelogen. Die Segel

werden gesetzt, alle mehrfach gerefft und es hieß aufzupassen, um Kollisionen zu verhindern. (<https://www.yacht.de/special/menschen/atlantic-rally-for-cruisers-starke-bilder-vom-arc-start-in-die-karibik/>).

Die Startkommandos werden über Funk angesagt, da es unmöglich ist, zwischen den Wellen und anderen Booten die Flaggensignale zu erkennen. Thomas manövriert uns gut durch und wir machen einen Nullstart als zweites oder drittes Boot.

Wir sind unterwegs! Nun gilt es konzentriert zu steuern, da die Boote dicht beieinander liegen und einige ob der Wellen einen ziemlichen Schlingerkurs hinlegen. Wind und Wellen nehmen kontinuierlich zu und die Wellen sind extrem bockig. Wenige Stunden



nach dem Start fällt Guido mit Seekrankheit aus, so dass Thomas und ich Wache auf Wache gehen. Unser Medizinvorrat muss zum ersten mal herhalten: Mit Seekrankheitstabletten und isotonischem Getränkepulver.

Die Entfernung zu anderen Booten nimmt zu, so dass wir die Windsteueranlage aktivieren können. Das ist eine grosse Erleichterung, da das manuelle Steuern auf Dauer sehr ermüdend ist.

Eigentlich müssten wir jetzt auf Vorwindkurs gehen und dafür die Genua ausbaumen. Dafür bräuchten wir bei diesen Bedingungen aber zwei Mann auf dem Vordeck, wollen das Ruder aber nicht unbeaufsichtigt lassen. Mit zwei Mann aktiver Besatzung ein unlösbares Problem ... Also lassen wir es bleiben und kreuzen mit langen Schlägen vor dem Wind.

Zunächst nähern wir uns Afrika. Mit Beginn des Kontinentalsockels werden die Wellen aber noch unangenehmer. Der Wind legt auf über 40kn zu und unsere Logge ist regelmäßig mit 8kn am Anschlag. Wir legen um und arbeiten uns langsam nach Südwesten vor, in der Hoffnung auf weniger Wellen in der Lee-Schleppe Gran Canarias. Als ich nach dem Wachwechsel in der ersten Nacht nach unten will, hebt mich eine



Welle trotz beidhändigem Festhalten am Niedergang so aus, dass ich das Gleichgewicht verliere und auf Thomas falle. Der prellt sich dabei eine Rippe. Diese wird mit Wundsalbe und Gelenkplastern verarztet, so dass sich die Schmerzen aushalten lassen.

Die Rechnung zur Wellenvorhersage geht auf. Im Verlauf des 2 Tages nimmt der Seegang etwas ab. Auch zeigen die Seekrankheitstabletten bei Guido Wirkung und er kann seine erste Nachtwache gehen. Mittlerweile hat sich das Feld bereits so auseinander gezogen, dass man kaum noch andere Boote sieht. Wir haben ein Etmal von 159nm hinter uns gebracht. So können wir gegen 12:00 endlich die Genua ausbaumen und einen direkteren Kurs in Richtung der Kapverdischen Inseln steuern.

Am 3. Tag werden die Wellen immer regelmäßiger. Wir geniessen das nun traumhafte Segeln mit achterlichem Wind, backen das erste Brot und beginnen unseren Essensplan abzuarbeiten. Jeder findet sich langsam in der Bordroutine ein. Allerdings stellt sich heraus, dass wir ca. jeden dritten Tag mit dem Motor die Batterien nachladen müssen, da die Solarpanele nicht ausreichend Strom liefern. Auch zickt die Kurzwellenfunk, die wir zum Empfang der Wetterdaten brauchen. Es finden sich im Verlauf der ersten Woche mehrere Gründe:

- 1) Die Kurzwellen-Funkanlage verbraucht zur Datenübertragung viel Strom, benötigt aber über 12,4V um betrieben werden zu können. Dadurch ist das Betriebsfenster begrenzt.

- 2) Der Regler des Kühlschranks verstellt sich ungewollt bei starkem Seegang oder der Entnahme von Essen in eine höhere Stufe.
- 3) Das Nachladen von Handys und Tablets zieht deutlich mehr Strom als man denkt.
- 4) Wir mussten unseren Satelliten-Race-Tracker nachladen, da er uns mit fast leerer Batterie ausgehändigt worden war. Und der Akku hat zum nachladen sehr viel Strom benötigt.

Also laden wir unsere Privatgeräte nur noch mit mobilen Solarpanelen auf, die kontinuierlich genutzt werden, achten sklavisch auf den Kühlschranksregler, reinigen die Solarpaneele sehr regelmässig, richten die Neigung nach dem Sonnenstand aus und schränken die Nutzung der Kurzwellenfunkanlage auf ein Minimum ein.

Am 4. Tag können wir dann morgens den Spinnaker setzen und bergen ihn erst zum Sonnenuntergang wieder. Mit diesem machen wir auf die anderen Boote einiges an Seemeilen gut. Als drittkleinstes Boot fallen wir aber nach und nach auf das Feld zurück.



Wir nehmen die Angel in Betrieb und fangen am 6. Tag unseren ersten Fisch - eine Goldmakrele. Diese wird direkt ausgenommen, gebraten und gegessen - lecker!

Am 7. Tag begegnen wir der MAHEA. Es ist auch eine HR352, die Thomas auf Lanzarote getroffen hat. Wir segeln die nächsten Tage in UKW Reichweite nebeneinander her. Mit deren Skipper Alex führen wir launige UKW Gespräche und tauschen unsere

Erfahrungen aus. Am Morgen des 7. Tages passieren wir auch die 1000nm Grenze - ein Drittel der Strecke liegt nun hinter uns!



Wir haben konstant 5-6 Bft. Ein Sturm im Norden beschert uns üble Kreuzseen, aber wir loggen ein 160nm-Etmaal nach dem anderen. Der Sternenhimmel des Nachts ist der Wahnsinn. Er ist so voller Sterne, dass man lange suchen muss, um die bekannten Sternbilder überhaupt zu finden. Wir essen gut und sind im Wach-Rhythmus angekommen.

Am 10. Tag fangen wir unseren zweiten Fisch, eine grosse Goldmakrele. Mit Kartoffeln, Mojo Roche und Mojo Verde

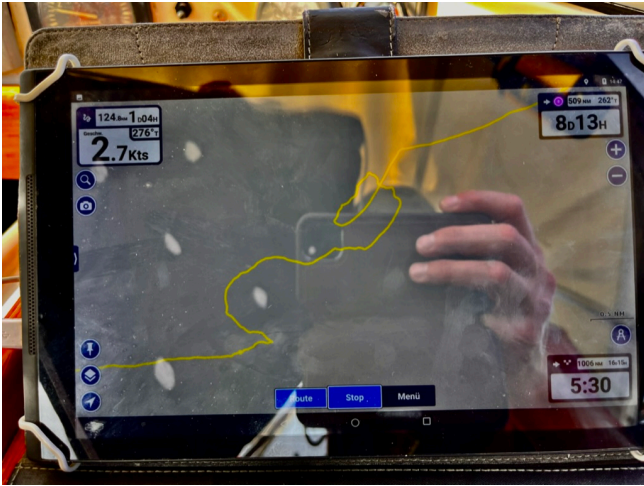
ist er grossartig. Zum Nachtisch belohnen wir uns mit einem Mousse au Chocolat aus der gefriergetrockneten Reserve.

Leider kündigt der Wetterbericht wechselnde Windrichtungen und abnehmende Stärke, ggf. mit Flaute an. Grund ist ein Hurrikan, der sich saisonuntypisch in der Nordkaribik aufbaut. Diese Tiefdruckgebiete drehen auf der Nordhalbkugel gegen den Uhrzeigersinn und führen auf ihrer Südseite zu Winden aus westlicher Richtung. Diese stören den aus Osten pustenden Passat und heben ihn - wemns schlecht kommt - auf.

In der Nacht vom 13. auf den 14. Tag überfällt uns dann eine unfassbare Regenbö mit 180°-Winddrehern. Dies ist der erste sogenannte „Squall“. Auf Deutsch wird Squall oft mit Sturmböe, Böenfront oder auch Böenlinie übersetzt. Ein Squall hat allerdings einige Besonderheiten, ist also nicht direkt mit einer klassischen Böe vergleichbar. Eine Böe ist meist ein kurzzeitiger Windanstieg in einem bestehenden Windsystem, Squalls hingegen sind kleinräumige, eigenständige Ereignisse, die mit heftigen Schauern oder Gewittern einhergehen.



Im Zusammenspiel mit einer Wetterfront können sich aber auch größere Zonen, sprich länger anhaltende Squalls, bilden (<https://www.blauwasser.de/vorbereitung-umgang-squall-ozean>).



Es schüttet für 40 Minuten so stark, dass unsere Pützen am Heck nachher mehr als halb voll sind. Das richtig doofe ist aber, dass im Anschluss der Wind weg ist. Wir driften nahezu manövrierunfähig durch die Nacht.

Auch für den Genacker ist nicht genug Wind. Das Segel schlägt in den Wellen. Dabei bleibt die Steuerbordschot am Solarpanel hängen und das Deckglas zersplittert. Thomas flucht und wir versuchen ihn zu trösten. Um die Solarzellen zu schützen unwickeln wir es

erst mal provisorisch mit Frischhaltefolie. Die Stimmung ist auf dem Nullpunkt, wir sind Spielball der Wellen und das stundenlange schlagen der Segel geht an die Nerven.

Als eine grosse Schule Delfine eine zeitlang mit uns spielt hebt sich die Stimmung. Da es wolkig war und das eine Panel kaum Strom liefert müssen wir die Batterien laden und nutzen diesmal den Vortrieb des Motor für drei Stunden. Als diese voll sind, beginnt das Geschaukel und Segelschlagen erneut. Unser Etmal schrumpft auf 63nm. Der Wind bleibt schwach. In der Nacht treiben wir für mehrere Stunden manövrierunfähig nach NO. Morgens nimmt der Wind leicht zu, so dass wir unter Genacker mit 3-3,5kn vorankommen.

Als eine grosse Schule Delfine eine zeitlang mit uns spielt hebt sich die Stimmung. Da es wolkig war und das eine Panel kaum Strom liefert müssen wir die Batterien laden und nutzen diesmal den Vortrieb des Motor für drei Stunden. Als diese voll sind, beginnt das Geschaukel und Segelschlagen erneut. Unser Etmal schrumpft auf 63nm.

Der Wind bleibt schwach. In der Nacht treiben wir für mehrere Stunden manövrierunfähig nach NO. Morgens nimmt der Wind leicht zu, so dass wir unter Genacker mit 3-3,5kn vorankommen.



Es briest nach und nach auf 5-6Bft auf und wir geniessen es voran zu kommen.

Aufgrund der unsicheren Wetterlage und unserer begrenzten Möglichkeiten Daten herunterzuladen (ein Modem über Kurzwellenfunk ist vergleichbar mit einem Modem aus den 80ern. Es ist sehr langsam und die Datenmenge ist begrenzt), haben wir unsere Lieben daheim via Satelliten-SMS (Garmin) gebeten die Wetterapps wie Windy zu konsultieren und uns die Zusammenfassung zuzuleiten. Das war echt super und erlaubt es uns einen besseren Überblick zu bekommen.

Da erscheinen als Überraschung mit kreuzendem Kurs die MAHEA zunächst als AIS Signal auf dem

Plotter und kommt dann am Horizont in Sicht. Wieder führen wir ein nettes UKW Funkgespräch und unsere Laune hebt sich. Die MAHEA will in die Nordkaribik und hält deshalb nördlicher als wir. Und kreuz 50m vor uns vorbei. Als wir das kleine Boot in den Wellen schaukeln sehen, wird uns bewusst, dass es uns genauso ergeht - schliesslich sind wir baugleich ...

Im Rahmen der Diskussion um die beste Route beider Wettervorhersage kommt heraus, das wir nur 150L statt der möglichen 250L Diesel dabei haben: Thomas hatte den zweiten Tank (100L) nicht angeschlossen. Für das Laden der Batterien haben wir bereits ca. 30L verbraucht. Damit haben wir deutlich zu wenig Treibstoff um die aufziehende Flaute motorend zu überwinden. Das ist ein herber Schlag und wir haben eine Aussprache. Aber es glückt uns die Stimmung trotzdem hoch zu halten.

Unter anderem wegen der geringen Treibstoffvorräte, entschliessen wir uns nördlich zu bleiben und lieber bei Wind zu kreuzen als in absoluter Flaute zu dümpeln. Es folgen 2 Tage an denen wir uns mit langen Kreuzschlägen bei Winden von 4-6Bft westwärts kämpfen. Es ist unangenehmes Segeln bei hohen Wellen wechselhaftem Wetter. Zudem ziehen regelmäßig Squalls auf. Es gelingt uns die meisten durch geschicktes Wenden zu umgehen. Nur einmal schmeißen wir kurz für ein paar Stunden den Motor an um einem Squall mit heftigem Wetterleuchten und stark wechselnden Winden auszuweichen.

Es war trotzdem die richtige Entscheidung! Zum einen kommen wir gut voran, zum anderen begegnen wir gegen Mittag 16. Tages der Motoryacht „Scott Free“. Kurzentschlossen funken wir diese an und fragen ob sie uns Treibstoff überlassen können. Nachdem wir unsere Situation erklären, kommt nur die Rückfrage: „Welche Sorte?“.



Sie ändern den Kurs leicht und erscheinen binnen kurzer Zeit in Sichtweite. Uns fallen die Kiefer herunter: Es eine 60m grosse Luxusyacht. Wie wir über Funk erfahren, wurde sie in Bremen Vegesack bei Abeking und Rasmussen überholt und ist jetzt auf Rücküberführung in die Karibik.

Wir bergen die Segel und die Scott Free wirft eine Wurfleine herüber. Daran hängt eine Kinderschlauchboot, beladen mit 4 feinsten 20L Edelstahlkanistern. Wir bedanken uns überschwänglich beim Skipper. Zwar will er kein Geld, wir sollen nur die Kanister in der

Karibik hinterlegen, Doch wir werfen eine Kapsel mit unserer Dollar-Barschaft von 100\$ zurück.

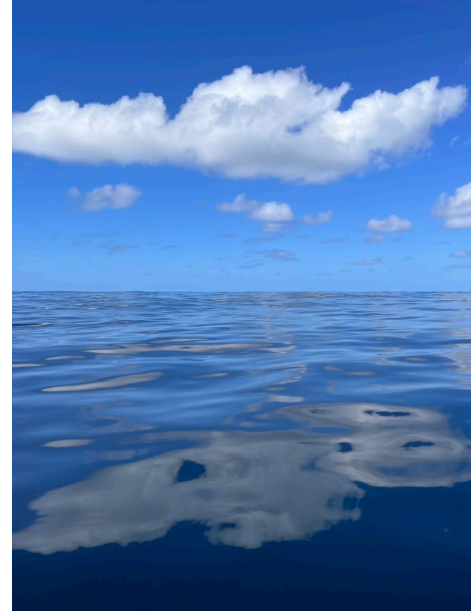
Dann geht das Glück weiter. Unser privater Wetterbericht berichtet: Zwar bleiben zwei Tage Flaute vor uns, aber dann baut sich von Südwest her der Passat wieder auf. Also beschliessen bis zum Abend des nächsten Tages weiter zu kreuzen und dann umzulegen und wieder nach SW zu halten.

Gesagt, getan! Die Wellen und Squalls lassen sich nun auch viel leichter ertragen und um 18:00 Uhr des 18. Tages legen wir um. Der Wind ist uns hold und dreht mit, so dass wir die nächsten 24 Stunden immer weiter Richtung Westen fahren. Zum Schluss pustet uns dann noch ein Squall über mehrere Stunden weiter, so daß wir deutlich länger und somit weiter segeln können als ursprünglich befürchtet.

Und jetzt haben wir auch genug Treibstoff um die nächsten 48 Stunden mit ARAL-Fock durch die Flaute zu kommen. Und das ist nötig - es herrscht absolute Flaute. Uns umgibt ein spiegelglatter Atlantik ohne jede Katzenpfote und nur bewegt von der Restdünung. Das wollen wir nutzen um bei 3000m Tiefe schwimmen zu gehen.



Als wir uns gerade darauf vorbereiten, treibt eine Portugiesische Galeere vorbei. Diese Quallenart zieht bis zu 100m lange Nesselfäden hinter sich her, deren Stiche sehr schmerzhaft sind und die einen allergischen Schock hervorrufen können. Als noch mehrere folgen, vergeht uns die Lust am Schwimmen ...



Nach den Strapazen der hinter uns liegenden Tage ist das Motoren mit Autopilot eigentlich ganz entspannend (darf man als Segler ja eigentlich nicht sagen!). Leider verabschiedet sich der Motor des Autopiloten am Anfang des zweiten Tages, so dass wir wieder manuell steuern müssen - ohne Wind geht auch keine Windfahnensteuerung.

Und dann kommt am 22. Tag der Passat zurück. Den aufkommenden Wind nutzen wir erst mit Groß und Genacker. Den letzteren können wir dann später durch die Genua ersetzen. Wir kommen flott voran und passieren Barbados. Die ersten Raggies werden gespielt. Die 3000sm Marke fällt, noch 200sm liegen vor uns. Am 23. Tag passieren wir die 50sm to-go Marke (soweit wie von unserem Heimathafen nach Terschelling) und öffnen unsere letzten Cola-Dosen, Chips und machen Flan Catalan und lassen uns hochleben.



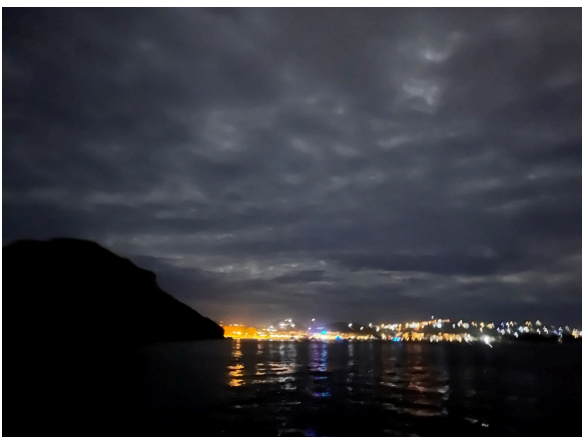
Doch zu früh gefreut. Wenig später zieht von achtern ein bleigraues Band auf. Der Wind dreht um 90° und briest stark auf.

Wir laufen nun mit Halbwind und binden das erste Reff ein. Doch der Wind nimmt weiter zu und zwar so schnell, dass wir während des Einbindens des zweiten Reffs beschliessen das Groß ganz zu bergen. Dann reffen wir die Genua nach und nach ein, gehen auf Vorwindkurs, und rollen die Genua ganz weg. Es beginnt zu schütten. Wir laufen vor Top und Makel mit 7-8kn ab und fahren nun Richtung Norden. Die Wellen des ehemaligen Passatwinds kommen aus Osten und nun von der Seite. Um einem Querschlagen vorzubeugen lassen wir den Motor mitlaufen. Zum Glück dauert der Spuk nur ca. 30Min. Dann nimmt der Wind wieder auf 7Bft ab und wir können die Genua einen halben Meter ausreffen und mit über 6kn mit Halbwind Richtung Ziel zu düsen.



Es hört nicht auf zu regnen. Die Nacht bricht an. Der Wind nimmt weiter und weiter ab und wir reffen nach und nach komplett aus.

Gegen 3:00Uhr UTC kommen die ersten Lichter in Sicht. Um 04:00 erreichen wir das Nordkap St. Lucias und funken die ARC Ziellinie an: „ARC Finishing Line, this is „Petoya Too“, we are approaching the finishing line with an estimated time of arrival in



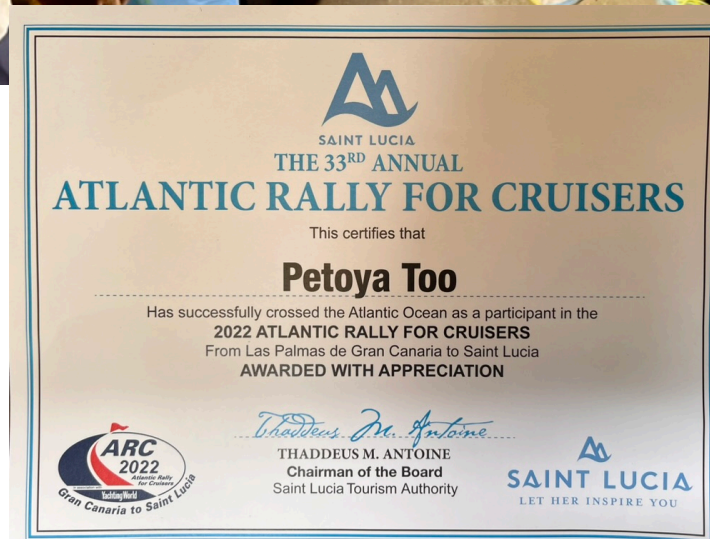
approximately 1 hour" - „Petoya Too“, this is ARC Finishing line. Welcome! We have you on the screen“.

Um 5:23Uhr UTC queren wir nach einer Leichtwindkreuz (inclusive des Tragens der Genua übers Verdeck) die Ziellinie. Wir werden auf UKW mit einem Lied begrüßt:

„But I would walk 500 miles
And I would walk 500 more
Just to be the man who walks a thousand miles
To fall down at your door“

WIR SIND ANGEKOMMEN!

Jetzt werden die Segel geborgen und unter Motor die Marina Rodney Bay angesteuert. Als wir den ersten Schritt an Land tun klammern wir uns aneinander fest, da wir wegen des stark schwankenden Stegs sonst das Gleichgewicht verloren hätten ...



Dort werden wir vom ARC Team in die Box einweisen und bekommen eiskalten Rumpunsch und einen Obstkorb überreicht. Auch ein paar Segler kommen trotz der späten, bzw. frühen, Stunde vorbei. Es ist total schön und sehr emotional! Als wir dann wieder alleine sind, leeren wir noch die Flasche Rumpunsch im Cockpit. 3200sm durchs Wasser und 3000sm über Grund liegen hinter uns. So langsam kommt dann auch der Stolz auf das Geleistete hoch. Am frühen Morgen fallen wir dann in die Kojen und in den verdienten Schlaf. Es ist geschafft.



Ein Fazit:

Das Schiff war super! Es hat alle - teilweise sehr widrigen - Bedingungen super gemeistert und wir hatten nie die Sorge das Boot schafft das nicht. Auch die Crew hat toll funktioniert! Wir waren gut vorbereitet, unser Verpflegungsplan ist aufgegangen und wir haben uns hervorragend ergänzt. Zudem hatten wir die Vereinbarung, Dinge die uns auf den Keks gehen, direkt anzusprechen. Das hat toll funktioniert, so dass die Crewstimmung trotz Flaute gut blieb.

Aber 3 1/2 Wochen auf dem Wasser sind echt lang. Das macht man sich zwar vorher klar, aber der Teich Atlantik ist halt wirklich groß, vor allem wenn das Wetter nicht mit spielt. Eigentlich dachte ich, Schlafmangel wäre das Hauptrisiko, aber das war -

zumindest für mich - nie ein Problem. Was ich unterschätzt habe, ist die Psyche. Wir waren die ersten zwei Wochen sehr flott unterwegs. Dann wurden wir - gefühlt auf der Zielgeraden - vom Wetter fies ausgebremst. Das ist der Zeitpunkt, wo man beginnt, die Tage bis zur Ankunft zu zählen. Jede Verzögerung kommt hinten drauf. Zumal bei einer Crew von drei der Tag primär aus Wache, Schlaf, Segelmanövern, Kochen und Aufräumen besteht und nur wenig Freizeit bleibt. Auch gingen uns die Tage, die Karibik zu genießen verloren.
Das ist mir zum Ende schon an die Nieren gegangen. Ich wollte endlich endlich



ankommen.

In Summe bin ich aber froh, mir diesen Jugendtraum erfüllt zu haben. Es gab viele unvergessliche Momente und Erlebnisse die ich nicht missen möchte und auch die Herausforderungen sind - zurückblickend - wertvolle Erfahrungen.

Toll waren die Nachtwachen, die Sonnenauf- und -untergänge, das Leben im Rhythmus der Wachen und die Freude über die kleinen Dinge des Lebens. Und man lernt den Respekt vor der Natur neu!

Der Respekt vor den Entdeckern der Geschichte und den Langstreckenseglern zu Zeiten ohne Kurzwellenfunk, Satellitenfunk und GPS ist noch einmal deutlich gewachsen. Eine Atlantiküberquerung ist auch in heutiger Zeit noch ein echtes Abenteuer!

Würde ich es nochmal machen? Vielleicht! Mit einem größeren Boot und einer größeren Crew ...