

Erste Atlantiküberquerung unter der Flagge der Segler im TV-Emmering (SiTVE) mit der Segelyacht Mayreau

Franz Harant erzählte vor ein paar Jahren, dass wenn er vom Arbeitsleben in den Unruhestand wechselt, mit seiner Segelyacht Mayreau den Atlantik von Ost nach West überqueren will. Danach dem Intra Coastal Waterway in Richtung Norden folgend nach New York segeln um im Juni wieder über den Atlantik in Richtung Osten zurück segeln, Ich sagte damals leichtfertig, dass er bei der Aufstellung der Crew an mich denken sollte, obwohl ich zu diesem Zeitpunkt immer noch der Meinung war, so etwas tun nur Verrückte.



Ende 2006 wurde es konkret, Franz trat in den Unruhestand und so kam die Frage auf mich zu.

Nach ein paar Tagen Bedenkzeit sagte ich zu mit dem Vorbehalt, nur die Barfußroute also von Ost nach West. Als drittes Crewmitglied hat Klaus Schirmer angeheuert

Nachdem schon 3 Mitglieder der SiTVE, Klaus Scheingraber, Werner Kraus und Walter Vaupel, den Atlantik als Crewmitglieder überquert hatten, sollte nun eine Überquerung mit einer Yacht unter der Flagge der SiTVE folgen. Nach Klärung der Crewfrage begannen die Vorbereitungen. Da man bei Franz davon ausgehen kann, dass technisch alles perfekt ist, befassten wir uns mehr mit der Route, den

Terminen, dem Ablauf des Törns, mit den benötigten Medikamenten und Listen für die Verpflegung, der Kommunikation usw. usw.

Als Route wählt man im Allgemeinen die gleiche die schon Columbus wählte. Von den Kanarischen Inseln segelt man zunächst nach Süden bis die Butter schmilzt und dreht dann mit dem Erreichen des Nordostpassats nach Westen

Das Thema Termine war auch sehr schnell abgehakt, ebenso Ablauf, Medikament und Verpflegung.

Der Start sollte spätestens Ende September von Gibraltar aus zu den Kanaren erfolgen, um dem schlechten Wetter in Europa zu entgehen. Den Start für den großen Sprung über den Atlantik legten wir auf Mitte November fest. Bei einem zu frühen Start besteht die Gefahr bei der Ankunft in der Karibik noch mit einem verspäteten Hurrikans konfrontiert zu werden. Von den Windbedingungen wäre der Januar aber die bessere Zeit, dies hätte aber zur Folge, dass Franz in Zeitnöten käme bis Mai New York zu erreichen um im Juni die Rückreise nach Osten anzutreten.

Als schwierigstes Thema stand die Frage der Kommunikation auf der Agenda. Da Franz einen Kurzwellen Transceiver zur Verfügung hat lag die Entscheidung für das Amateurfunkzeugnis auf der Hand. Über Winter büffelten wir, es hatten sich noch mehrere Clubmitglieder angeschlossen, für die Prüfung zum Erwerb der Amateurfunklizenz. Als der Märzprüfungstermin immer näher rückte mussten wir uns eingestehen, es ist nicht zu schaffen.

Um die Sache noch zu erschweren wurde für die nächsten Prüfungstermine der Fragenkatalog geändert. Ich hatte mir aber vorgenommen im Frühsommer bei unserem Ägäistörn, mit unserer Yacht Windspeel, weiter zu büffeln und im August die Prüfung ab zu legen. Ein schöner Segelsommer hat dies leider verhindert, so dass wir ohne Amateurfunklizenz auskommen mussten.



Der Fels von Gibraltar

Am 20. September starteten Franz, meine Frau Doris, die als das dritte Crewmitglied bis zu den Kanaren mit von der Partie war, und ich von München nach Malaga und von dort mit einem Mietauto nach Gibraltar. Franz hatte, meist einhand, die Mayreau über Sommer von der nördlichen Adria schon nach Gibraltar überführt.



Die grosse Moschee in Cassablanca

Einen Tag benötigten wir nun um die notwendigen Lebensmittel zu kaufen und zu verstauen.

Der erste Törnenteil von Gibraltar nach Gran Canaria sollte über Ceuta, der spanischen Enklave in Marokko, der marokkanischen Atlantikküste folgend bis nach Agadir und dann nach Fuerteventura und weiter über Lanzarote nach Pto. Mogan an der Südküste von Gran Canaria verlaufen.

Am 26.11.2007 um 8:30 Uhr starteten wir in Richtung Ceuta. Vom starken Frachtschiffsverkehr in der Straße von Gibraltar wird immer wieder gewarnt, besonders wenn man die Verkehrstrennungsgebiete queren muss. Dies scheint nach unserer Erfahrung nun doch übertrieben, denn die Überfahrt vom europäischen Gibraltar zum afrikanischen Ceuta verlief

problemlos. Teils konnten wir bei schwachen Winden segeln aber kurz vor Ceuta frischte der Wind doch kräftig bis auf 7 Bf auf, so dass die Crewneulinge erste Erfahrungen mit dem Verhalten der Mayreau bei stärkerem

Wind machen konnten. Nach einem Tag Besichtigung der Stadt die keinen afrikanisch sondern einen spanischen Eindruck hinterließ segelten wir der Marokkanischen Küste folgend nach Tanger.

Tief hängende Wolken über dem Atlasgebirge und Kreuzseen, ausgelöst durch den Ostwind der gegen die Strömung des Wassers vom Atlantik ins Mittelmeer blies, begleiteten uns. Beim Verlassen des Mittelmeers in



Die Mayreau unter voller Beselung

Richtung Atlantik sind die Tidenströme, ausgelöst durch Ebbe und Flut ein wichtiger Aspekt, denn sie können die Strömung vom Atlantik ins Mittelmeer verstärken oder aber abschwächen.

Nach ca. 6 Stunden erreichten wir den Hafen von Tanger wo uns im königlichen Yachtclub ein Liegeplatz zugewiesen wurde. Von dem befürchteten und von vielen vorhergesagten Einklarierungsbürokratismus kann nicht die Rede sein, denn die Beamten kamen freundlich an Bord und erledigten ihre Arbeit zügig und das trotz Ramadan. Nun konnten wir die Stadt besichtigen, die doch ganz anders ist als Ceuta, halt arabisch.

Ein Tag genügte um Tanger zu besichtigen. Außer dem Suk bietet sie nicht all zu viel Sehenswertes. Wir starteten am Morgen des 30.9. um 8:20 Uhr und waren gegen 15:30 Uhr des nächsten Tages in Mohamedia einer Vorstadt von Casablanca.

Mit einem Vorortzug fuhren wir am nächsten Tage nach Casablanca um die Stadt zu besichtigen. Diese 6 Millionenstadt haben wir im wahrsten Sinne des Wortes mit den Füßen erfühlt. Wir wanderten vom Bahnhof durch den Suk zur Großen Moschee, quer durch die

Stadt zum Königspalast und zurück zum Bahnhof.

Die Große Moschee ist ein gewaltiges Bauwerk mit dem höchsten Turm eines säkularen Gebäudes. In der Gebetshalle finden 25000 Gläubige Platz. Das Volk von Marokko hat es König Hasan II geschenkt und dafür 1.000.000.000 US\$ aufgebracht.

Am Königspalast hatte der Wunsch der bayerischen Abordnung dem König einen Besuch abzustatten, zunächst Erstaunen hervorgerufen. Dann wurde er aber mit dem höflichen Hinweis abgewiesen, der König wäre nicht anwesend. Auch das Café, in dem Ingrid Bergmann Humphrey Borgard ins Auge geblickt hat, suchten wir vergeblich.

Nach 4 Tagen mit Gewittern in den wir auf günstigen Winden warteten verließen wir Mohamedia in Richtung Lanzarote zur Marina Rubicon Das Ausklarieren verlief nicht mehr so ganz unproblematisch wie das Einklarieren, denn der zuständige Beamte war am Vormittag schon zum Gebet in die Moschee verschwunden und tauchte erst am späten Nachmittag wieder auf. Es ist halt Ramadan und da sind längere Gebete doch sehr von Nöten.

So konnten wir erst am Nachmittag, zusammen mit einem deutschen Katamaran und einer belgischen Yacht, in Richtung Lanzarote starten.

Für die 450 sm benötigten wir 5 Tage. Der umlaufende Wind war mit 1 bis 3 Bf in den ersten Tagen nicht gerade berauschend und auch mit Hilfe des Diesels betrug die Etmale weniger als 100 sm. Auf der ganzen Strecke war mit dem Wind kein Staat zu machen. Erst für die letzten 50 sm hat der Wind noch gezeigt was er kann, bis auf 6 Bf legte er zu. Unterwegs auf dieser Strecke hatten wir Probleme mit dem Autopiloten. Mit dem Auswechseln einer Steckverbindung in der Zuleitung zum Hydraulikmotor war der Fehler zunächst behoben.



Körperpflege

Die Marina Rubicon lässt keine Wünsche offen. Sie ist in eine Feriensiedlung eingebettet wo man auch gut Landurlaub machen kann.

Auf der Etappe von Lanzarote nach Pto. Mogan im Süden der Insel Gran Canaria, dem Endpunkt der ersten Etappe, legten wir für eine Nacht eine Pause im Hafen Morre Jable am Südennde von Fuerteventura ein. Von hier waren es nur noch 47 sm zum Endpunkt der ersten Etappe. Nach einer Generalreinigung der Mayreau hatten wir noch Zeit die Insel Gran Canaria mit einem Mietauto zu erforschen.

Die zurückgelegte Wegstrecke dieser Etappe von Gibraltar nach Pto. Mogan betrug 750 sm und wir benötigten dazu für 110 h die Hilfe des Diesels.

Nach einem 3 wöchigen Heimaturlaub flog ich mit Klaus Schirmer, dem dritten Crewmitglied am 10.11.2007 von

München nach Gran Canaria zurück wo wir von Franz schon sehnsüchtig erwartet wurden. Nun galt es die Vorbereitungen für den zweiten Teil der Atlantiküberquerung in Angriff zu nehmen. Zunächst montierten wir



Abendstimmung auf dem Atlantik 1

einen Windgenerator, um unsere Energiebilanz zu verbessern. Dann musste vom Rigg bis zum Diesel noch einmal alles gründlich gescheckt werden. Nun galt es nach den vorbereiteten Listen die notwendigen Dinge einzukaufen. Dafür sind die Supermärkte in Pto. Mogan bestens ausgestattet. Man findet dort alles Notwendige zu günstigen Preisen und der Lieferservice ist perfekt. Die sich im Salon und auf dem Steg lagernden Waren mussten nun sorgfältig verstaut werden. Eine Liste mit dem jeweiligen Lagerort wurde erstellt, damit man die Waren, ohne zu wühlen, auch später wiederfindet.

Einer Tradition folgend haben wir uns auch, wie auch die meisten anderen Atlantiküberquerer, mit einem



Unser Gemälde in Pto Mogan

Gemälde auf der Hafentreppe von Pto. Mogan verewigt. Nachdem wir die Wasser- und den Dieseltank aufgefüllt hatten konnten es endlich losgehen. Unter Maschine verließen wir den Hafen mit Ziel St. Vicente eine Insel der Cap Verden ca. 800 sm entfernt. Um Neptun gnädig zu stimmen bekam er vom Abschiedstrunk auch seinen Anteil. Da er uns doch oft schwachen Wind bescherte war er wohl nicht ganz zufrieden. Er brachte er uns alle heil und gesund über de Atlantik, deshalb sei im auch verziehen.

Die ersten sieben Tage waren sehr windschwach mit umlaufenden Winden aus SO bis SW mit maximal 3 Bf, so dass wir unterwegs im Atlantik baden konnten.

Die Etmale um die 100 sm waren nur mit Hilfe des Diesels zu erreichen. Auch der Autopilot bereitete uns wieder Kummer. Nach

einer intensiven Fehleranalyse wurden verschlissene Kollektorkohlen im Antriebsmotor des Autopilots ermittelt. Nach einer provisorischen Reparatur spielte er wieder mit, aber zur Schonung des Motors steuerten wir anschließend am Tage von Hand. Am Nachmittag des siebenden Tages drehte der Wind auf nördliche Richtung und frischte auf 3 bis 5 Bf. auf, so dass das Etmal am achten Tage wieder stolze 122 sm betrug. An diesem Tage um 16:10 Uhr kam die Insel Antao in Sicht. In der darauf folgenden Nacht gegen 1:30 Uhr erreichten wir den Ankerplatz vor der Marina Mindelo auf der Cap Verdischen Insel St. Vincente, wo wir zunächst vor der Marina ankerten. Am Morgen nach dem Frühstück verholten wir uns dann in die nahe Marina. Diese, von einem Deutschen Investor betriebene, Marina ist die einzige auf den Cap Verden und noch im Entstehen, aber es gibt sichere Liegeplätze, Strom und gelegentlich auch Wasser, aber noch keine Sanitäreanlagen.

In Mindelo der Inselhauptstadt erholten wir uns etwas, reparierten den Motor des Autopilots und ergänzten unseren Vorräte an Lebensmitteln, Diesel und Wasser und sammelten auch einige Eindrücke von dieser Inselgruppe.

Am 24.11.2007 gegen 15:45 Uhr erfolgte der Start zur eigentlichen Überquerung des Atlantischen Ozeans. Östliche Winde mit 5 bis 6 Bf schoben kräftig an. Auch der nächste Tag brachte Winde aus NNE bis E mit bis zu 5 Bf. und mit gutem Speed lagen die Etmale wieder über 100 sm. Leider ließ uns der gute Speed übermütig werden und so kam was kommen musste. Das Blisterfall riss gegen 12: Uhr mit lautem Knall. Gott sei Dank konnten wir den Blister unbeschädigt bergen. Mit Blistern war es aber nun vorerst vorbei.



Abendstimmung in Mindelo



Anglerglück

Bis einschließlich dem 30.11.2007 setzte sich der gute Wind fort. Wir hatten den Passat erreicht. Auch die ersten Regenschauer mit leicht aufbrisendem Wind hatten uns erreicht. Sollten dies die gefürchtet Squals sein? Wenn ja, waren es nur Minisquals. Der 2.12.2007, erster Advent, brachte wieder schwachen Wind und damit wieder nur einen Speed von 3 bis 5 Kn und die Etmale nahmen ab. Am 3.12. 2007 hatten wir einen ganz ungewöhnlichen Wind. Er wehte mit bis zu 5 Bf. entgegen gesetzt der Richtung des Passats, so dass wir hoch am Wind mit voller Besegelung gegen an nach Westen segelten.

In den nächsten Tagen hatten wir wieder mit schwachem Wind zu kämpfen und wir besannen uns deshalb wieder des Blisters. Klaus erklärte sich bereit sich in den Mast hieven zu lassen um das gerissen Blisterfall zu ersetzen. 2 Stunden nach dem Setzen des Blisters bargen wir ihn wieder, um das Fall zu kontrollieren. Es war wieder an gescheuert und so beschlossen wir in Zukunft auf den Blister zu verzichten.

Der Schwachwind und der Speed mit weniger als 5 kn hielt nun, mit Ausnahme des 6.12.2007 wo wir ein Etmal von 115 sm schafften, bis zum

9.12.2007 an. Abwechslung auf dieser Strecke brachte der Besuch einer Delphinschule, 2 Segler die uns an Backbord überholten, in der Nacht ein rätselhafte Leuchtboje mitten auf dem Atlantik und ein paar Minisquals mit Regenschauern und etwa auffrischendem Wind. Ein Wind mit 4 bis 5 Bf erfreute uns am 10.12.2007, der Passat ist wieder da.

Der 11.12.2007 war wieder schwachwindig mit starken Regenschauern. Den Empfang in der Karibik hatten wir uns anders vorgestellt. Gegen 14: Uhr tauchte die Küste von Barbados aus den Regenschauern auf. 5 Stunden benötigten wir nur noch, bis zum Hafen von Brightown. Nach 18 Tagen auf See hatten wir wieder festen Boden unter den Füßen. Nach dem Einklarieren verholten wir uns an eine freie Boje vor einem Sandstrand in der Nähe des Barbados Yachtclubs. Der Yachtclub hat uns am nächsten Tage eine Boje sowie alle Einrichtungen des Clubs kostenlos zu Verfügung gestellt.

Nachdem die Mayreau sicher an der Boje lag, brachen wir auf die Stadt zu besichtigen. Die Stadt ist von Touristen überflutet. Dieser Touristenstrom wird von den, ständig im Hafen liegenden, Kreuzfahrtschiffen gespeist.

Um 14:45 Uhr des 13.12.2007 verließen wir den freundlichen



Yachtclub Barbados



Salt Wistle Bay 1

Yachtclub und tankten im Fischerhafen Diesel und Wasser. Anschließend legten wir wieder im großen Hafen zum Ausklarieren an. Drei Stunden benötigte Franz für diese Prozedur und musste umgerechnet 50 US\$ löhnen.

Mit kräftigem E-Wind 5 bis 6 Bf (in Böen bis 30 kn) verließen wir Barbados in Richtung Union Island und Mayreau. Hohe Wellen und Wind bis 6 Bf. begleiteten uns auf dem Weg. Am Morgen des nächsten Tages kam Union Island und Mayreau in Sicht. Wir ankerten zunächst in Clifton Harbour zum Einklarieren und verholten uns dann später an den Steg des Yachtclubs. Ein Besuch der Salt Whistle Bay auf der Insel Mayreau, der Namensgeberin

unserer Yacht, und der Tabaco Keys stand in den nächsten zwei Tagen auf unserer Agenda.

Nach dem Ausklarieren auf Union Island am 17.12.2007. nahmen wir die letzte Etappe nach Grenada in Angriff. An der Westküste der Insel Carriacoui, die zu Grenada gehört, machten wir zum Einklarieren einen Ankerstopp. Nun mussten wir nur noch der Westküste von Grenada folgen die Südwestspitze von Grenada runden und machten am 17.12.2007 um 21:30 Uhr in der Marina Hartmanbay (Position $12^{\circ} 00,71' N$ $61^{\circ} 48,21' W$) fest. Hier endete der Törn nach insgesamt 32 Segeltagen und 3800 sm. Nun standen nur noch eine Generalreinigung der Mayreau und eine Besichtigung der Inselhauptstadt St. George auf unserem Plan.

Am 20.12.2007 begleitete uns unser Skipper Franz noch zum Flughafen und Sepp und Klaus verließen ihn mit einem weinenden Auge mit einem Flieger der Condor und flogen über die Isla de Margarita (Venezuela) und Frankfurt nach München zurück.

Franz ist seit dieser Zeit teils einhand bzw. mit Familienmitgliedern auf Tour in Richtung New York.

Am 27.3.2008 bekamen wir von Ihm eine Standortmeldung aus Fort Lauderdale in Florida, so dass man zuversichtlich sein kann, dass er den Rest des Törns ohne Probleme schaffen wird.

Dazu wünschen wir ihm weiterhin Mast- und Schotbruch und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.



Es ist geschafft

Sepp