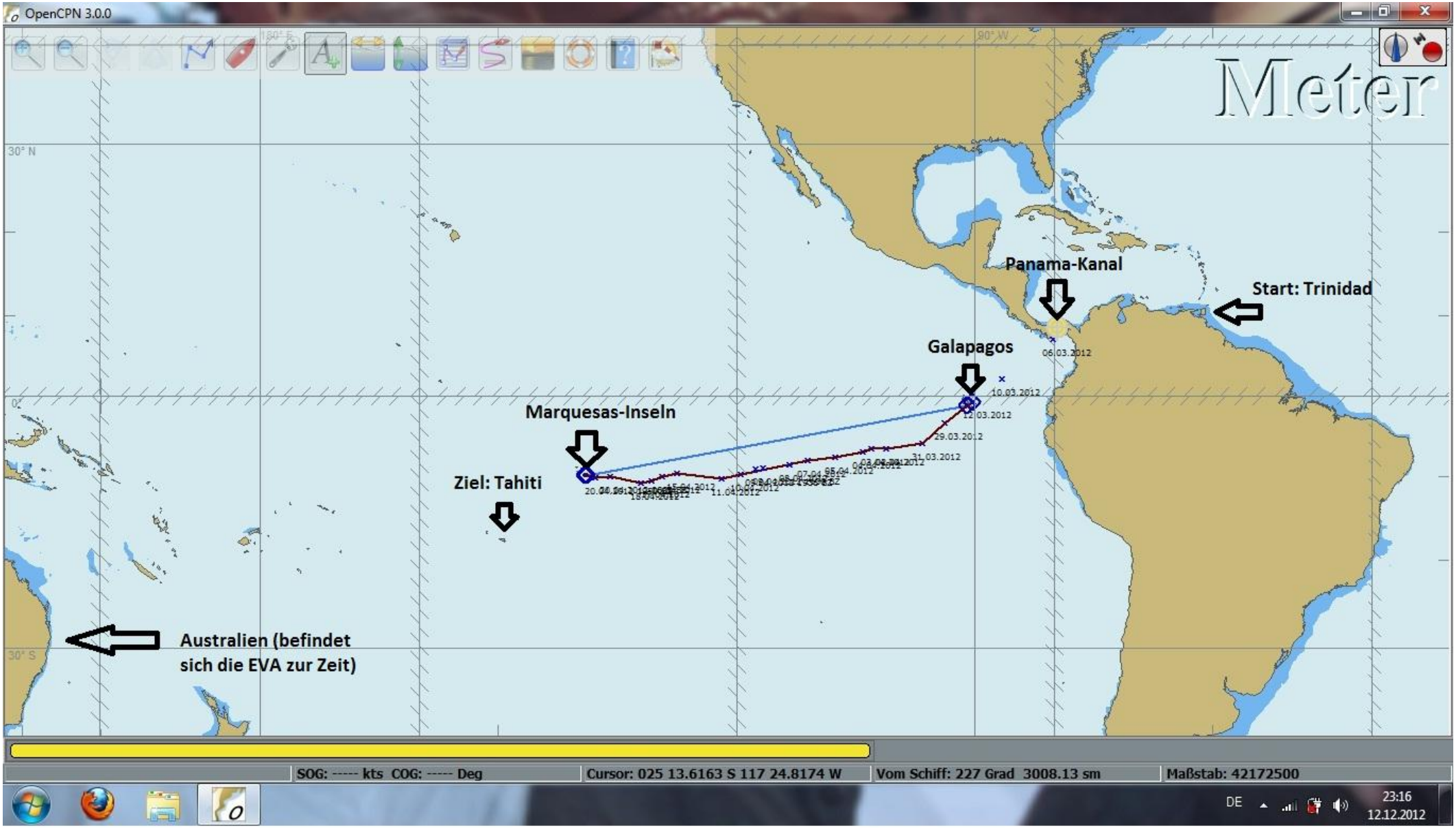
Bewerbung Fahrtenseglerwettbewerb für alle Kategorien

Der „Transpacific“

Von Felix Seiler

Der Transpacific



- **Schiff:** SY EVA, Heimathafen Wien, Bavaria 38, Baujahr 1998, Autopilot Raymarine ST6002, 5 voneinander unabhängige autarke GPS-Systeme, große Solaranlage mit 6 Panelen mit jeweils bis zu 20 Ampere Ladestrom, … (genaue Ausrüstung siehe Anhang)
- **Besatzung:** Christoph Rospini, 67 Jahre, Österreich, Kapitän und Eigner, gelernter Elektroingenieur, umsegelt seit 2009 von der Türkei aus die Welt; Felix Seiler, 20 Jahre, Deutschland, Co-Skipper; Lorenz Freiburghaus, 25 Jahre, Schweiz, Segel-Anfänger
- **Stecke:** Transpacific von Galapagos (Puerto Ayora, Isla Santa Cruz) nach Hiva Oa (Marquesas-Inseln, Französisch Polynesien)
- **Distanz:** direkte Route: 3003 Seemeilen; tatsächlich zurückgelegte Strecke: 3607 Seemeilen
- **Dauer:** 26.03.2012 bis 21.04.2012 (27 Tage und 26 Nächte durch gesegelt!!!)

Meine Rolle an Bord: Da ich zum Zeitpunkt des Auslaufens von Galapagos schon vier Monate mit Christoph an Bord verbracht habe und schon weit mehr als 2000 Seemeilen mit ihm zurückgelegt habe, wusste er, dass er sich auf mich und meine seglerischen Fähigkeiten voll und ganz verlassen kann. Daher wurde ich in alle Entscheidungen mit einbezogen und war insofern der Co-Skipper an Bord!

Uns war bewusst, dass wir uns auf Lorenz‘ Arbeitskraft - als absoluten Segel-Neuling, der Probleme mit Seekrankheit, Psyche, etc. haben wird - auf keinen Fall verlassen können. Daher haben wir die gesamte Passage so geplant, als dass wir sie auch zu zweit hätten schaffen können (Aufteilung der Nachtschichten, Durchführung auch komplizierter Manöver bei schweren Bedingungen, Verpflegung, …)!

Ein **typischer Tagesablauf an Bord der EVA** während des Transpacific sah folgendermaßen aus: Der Tag begann für alle um 08 Uhr morgen Bordzeit (wichtig, denn diese wurde alleine während dieser Passage viermal verstellt, da wir durch so viele Zeitzonen gesegelt sind!). Das Frühstück, bestehend aus Mestemacher Schwarzbrot aus Ostewestfahlen, Butter, Käse, Dosenfleisch, Marmeladen und Nutella, haben wir im Laufe des Vormittags im Cockpit gemeinsam gegessen. Anschließend hat man sich die Zeit des Tages mit verschiedenen Tätigkeiten vertrieben. Immer mal wieder wurde für ein paar Stunden von Hand gesteuert; verschiedene Instandhaltungsaufgaben wurden erledigt wie Putzen und Polieren von verchromten Bimini- und Relingsstützen, Putzen unter und über Deck (Kajüten, Salon, Nasszellen, Cockpit); Kontrolle der Lebensmittelvorräte auf Anzahl und Zustand und die Zubereitung der warmen Mahlzeiten für 16 Uhr. Außerdem kamen natürlich auch schöne Zeitvertreibe dazu wie Lesen, Sodokus rätseln, Unterhaltungen übers Segeln, die perfekte Segelstellung und natürlich die neuesten Bundesligaergebnisse, die wir laufend per SMS aufs Satellitentelefon erhalten haben :-D

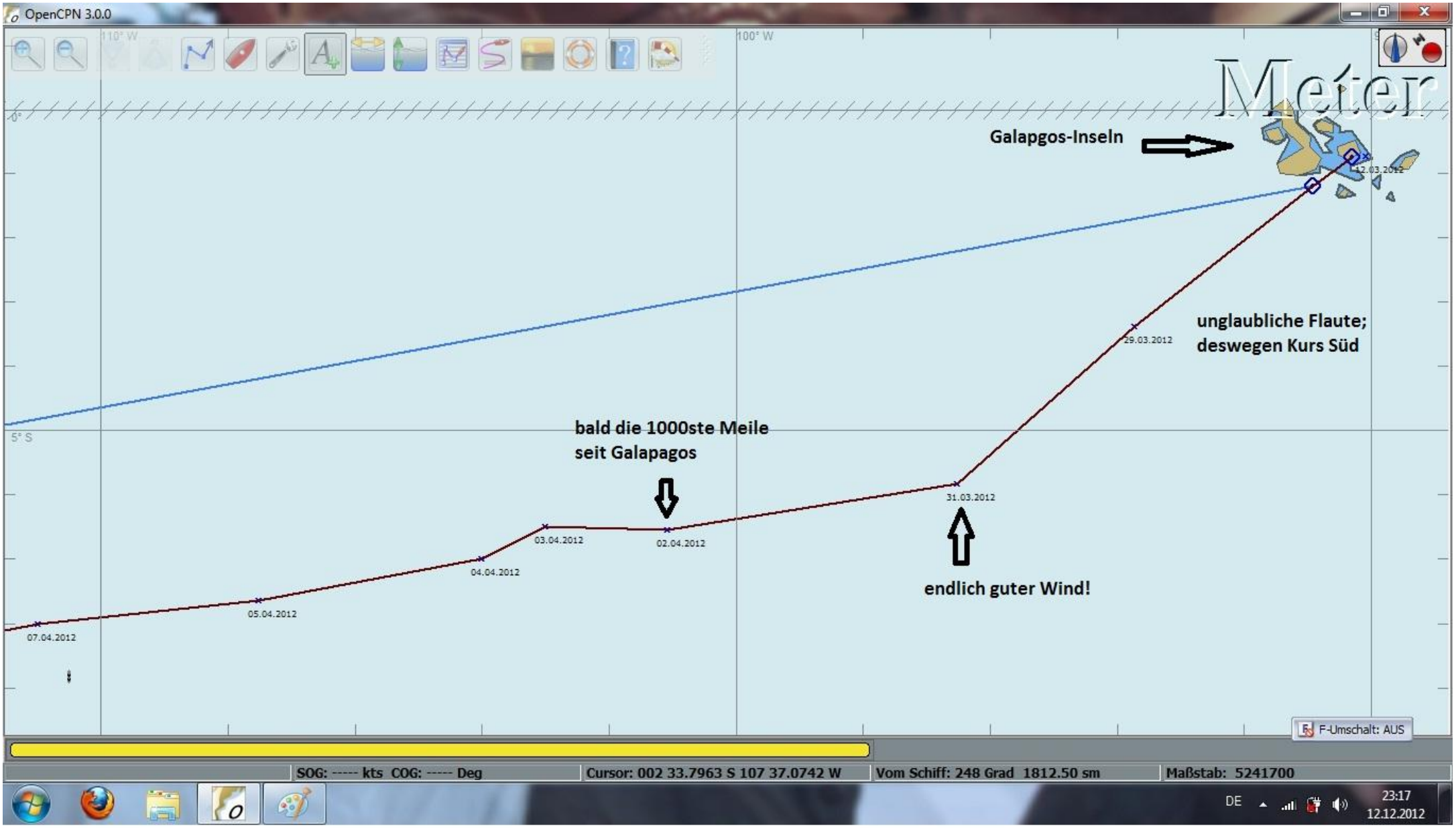
Fürs Kochen war eigentlich immer ich zuständig – erstens weil ich sehr gut kochen kann und zweitens, weil ich auch bei schwerstem Seegang unter Deck bei tropischen 33° am heißen Herd nicht mehr seekrank wurde…

Gegen 18 Uhr wurde es dunkel (die Dämmerung in diesen Breitengerade dauert nur sehr kurz) und man lies den Tag bei einem Bierchen oder einer Flasche Wein gemütlich ausklingen. Mental machte man sich schon auf die Nachtschichten bereit. Diese wurden bei uns folgendermaßen aufgeteilt:

Uhrzeit	**Wachender**
20 – 22 Uhr	Lorenz
22 – 24 Uhr	Felix
00 – 02 Uhr	Christoph
02 – 04 Uhr	Lorenz
04 – 06 Uhr	Felix
06 – 08 Uhr	Christoph

Man muss sich bewusst werden, dass wir also fast einen Monat in einem Schlafrhythmus gelebt haben, in dem man niemals länger als vier Stunden am Stück schläft und jeder Zeit bereit sein muss, an Deck zu helfen, falls es Probleme geben sollte! Des Weiteren war die größte Herausforderung während der Nachtschichten wachsam zu bleiben, schließlich gab es im Optimalfall nichts zu ändern. Die Route war festgelegt und solange der Wind nicht drehte und seine Stärke nicht veränderte, wurde das Schiff wurde vom Autopiloten gesteuert (auch wenn es aus Energiespargründen immer vorteilhaft war das Schiff von Hand zu steuern, anstelle des Autopilotens, da dieser natürlich Strom verbrauchte). Das Ausschauhalten nach anderen Schiffen durfte auch nicht vernachlässigt werden, obwohl die Wahrscheinlichkeit ein anderes Schiff auf einem so gigantischen Ozean wie dem Pazifik zu treffen, natürlich äußerst gering ist. Und so kam es, dass man die größte Zeit seiner Nachtschichten damit verbrachte zu lesen, Musik zu hören und sich an dem unvorstellbar riesigen Sternenhimmel zu erfreuen… ;)

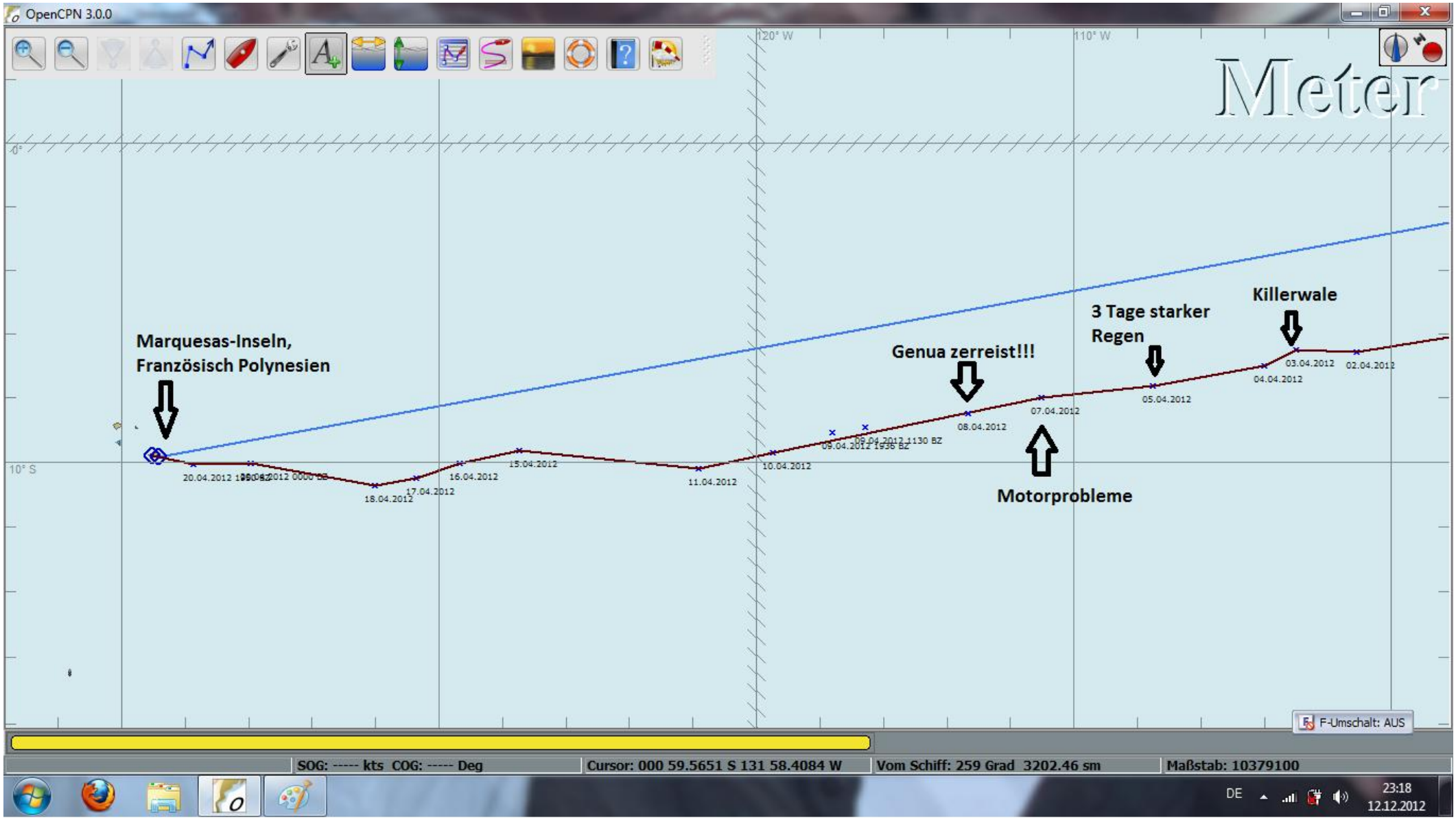
Detailansicht Transpacific #1:



„Logbuch“:

- **26.03.2012, 1200 BZ:** Auslaufe von Puerto Ayora, Galapagos, mit Ziel Hiva Oa, Marquesas Inseln, Französisch Polynesien
- **27.03.2012, 0800 BZ:** Das letzte Mal Land gesehen für lange Zeit…
- **28.03.2012, 0600 BZ:** Die unglaubliche Flaute hält an… Wir fahren unter Motor mit Kurs direkt auf Marquesas Inseln und hoffen auf Wind! ← Man muss erwähnen, dass uns schon beim Auslaufen aus Galapagos bewusst war, dass wir in eine starke Flaute hinein fahren – Diese war sogar so stark, dass der Hafenkapitän von Santa Cruz Segelschiffen erlaubte länger als sonst auf Galapagos zu bleiben, was eine absolute Ausnahme darstellte! Jedoch waren wir vorher schon 15 Tage dort, hatten unsere Abfahrt schon einmal nach hinten verschoben und wollten daher weiter kommen. Somit haben wir uns bewusst entschieden auszulaufen, obwohl Flaute angesagt war.
- **30.03.2012, 0829 BZ:** Wir verändern unseren Kurs noch weiter nach Süd, weil unsere Wetterdaten ergeben haben, dass ab 06° Süd besserer Wind zu erwarten sei. Ein riesiger Mantarochen (geschätzte Spannweite 3,5 Meter!!!) begegnet uns und kommt direkt zu uns ans Schiff.
- **31.03.2012, 0630 BZ:** Seit der Nacht hat endlich der Wind eingesetzt und wir segeln mit durchschnittlich 6 Knoten in Richtung WSW! Leider kam mit dem Wind auch der Regen…
- **31.03.2012, 1800 BZ:** Regen hat aufgehört, Wind bis 20 kn, Speed im Schnitt 7 kn!
- **02.04.2012, 1000 BZ:** Bald die 1000ste Meile im Kielwasser seit Galapagos
- **03.04.2012, 1200 BZ:** Bei 14 – 15 kn Wind Flasher Segeln, Speed im Schnitt 7 -8 kn, Killerwale direkt neben dem Schiff gesichtet!, Wetter immer noch bescheiden (bedeckt und immer wieder kurze Schauer) ← bedeckter Himmel sorgt für Engpässe in der Stromversorgung durch die Solarpanele, also Stromsparen und nachts immer mal wieder eine Stunde Motor mitlaufen lassen
- **05.04.2012, 0400 BZ:** Wind bleibt gut, aber sinnflutartiger Regen setzt ein (Zitat Felix: „So einen Regen habe ich in meinem Leben noch nicht erlebt!“)
- **07.04.2012, 0030 BZ:** Seit zwei Tagen regnet es durchgehend unglaublich intensiv! Daher liefert die Solaranlage zu wenig Strom, was wir mit dem Motor ausgleichen müssen, damit Systeme (GPS, Autopilot, …) weiter genügend Energie haben… Dann riesen Schock: Trotz laufenden Motors lädt die Versorgerbatterie nicht! Dies würde zu einem Ausfall des Autopiloten und einer zwangsmäßigen Abschaltung des GPS führen, wäre also eine Katastrophe! Nach einer Stunde Arbeit im Dunkeln am Motor findet Christoph den Defekt und behebt ihn (Kontakt an der Lichtmaschine lose) – zum Glück!

Detailansicht Transpacific #2:

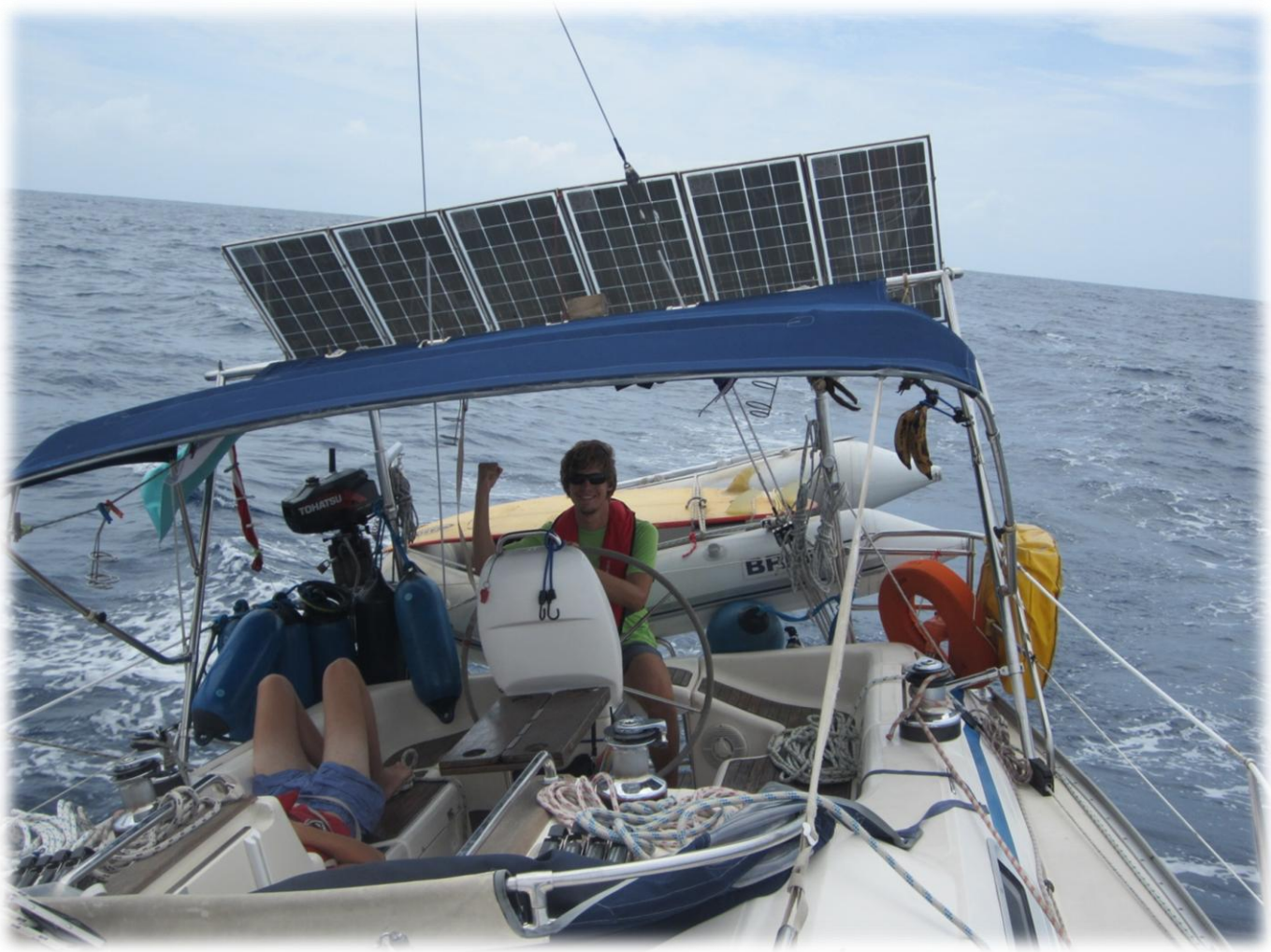


- **08.04.2012, 1500 BZ:** **Absolute Katastrophe – Genua zerrissen!** Zunächst muss man wissen, dass wir seit Trinidad immer wieder Probleme mit dem Autopiloten hatten, die sich trotz größtmöglichster Bemühungen nicht in den Griff bekommen ließen. Völlig unangekündigt und zusammenhangslos legte dieser Hartruder (Anzeige „PWR STEER“). Wenn man dann nicht schnell genug in den manuellen Modus wechselte und von Hand gegen steuerte, konnte es passieren, dass man mit Bug oder Heck durch den Wind ging und die Genua unter voller Belastung Back schlug!
  Dazu kam, dass uns ein kleiner Riss in der Genua aufgefallen war. Wir saßen gerade im Cockpit zusammen und besprachen das Manöver um die Genua zu bergen und die Ersatzgenua hochzuziehen, als der Autopilot wieder Hartruder legte. Das Schiff ging bei durchschnittlich 23 kn Wind und ca. 5 Meter hohen Wellen mit voller Wucht mit dem Heck durch den Wind und die Genua schlug back – beim Manöver zurück auf den eigentlich Bug zerriss es die Genua komplett und in einer riesigen Explosion zerteilten sich die 60 Quadratmeter Tuch!
  Das anschließende schnelle Manöver zum Bergen der gerissenen Genua funktionierte perfekt - Lorenz am Steuer mit Motor gegen den Wind, Christoph am Fall und ich mit zwei Karabinern gesichert rückwärts im Bugkorb an der Nut vom Vorstag (was bei 5 Meter hohen Wellen gemütlicher klingt als es ist, da ich bei jeder Welle erst mehrere Meter über dem Wasser war und danach direkt bis zur Hüfte im Wasser!). Nach kurzer Zeit war die Ersatz Genua oben und wir konnten die Fahrt fortsetzen. Die alte Genua verstaute ich unter Deck, so dass Christoph sie nicht sehen musste. Die Stimmung war jedoch erst mal im Keller…
- **09.04.2012, 1936 BZ:** Nach dem Tiefpunkt mit der Genua wurden die Bedingungen schlagartig besser; jetzt super Segeln bei 20 kn Wind, EVA läuft volle Kraft voraus in Richtung Marquesas! Noch 1350 nm bis Hiva Oa und seit Galapagos 2030 nm im Kielwasser
- **11.04.2012, 0012 BZ:** Jeden Tag geniales Flasher-Segeln von morgens bis abends! Im Schnitt 7 kn Speed, 1000 Meilen Marke bis Marquesas ist gefallen! Mussten heute eine Halse in Richtung Norden machen, damit wir nicht zu weit südlich kommen…
- **16.04.2012, 0600 BZ:** Weiterhin super Segeln, Sonne, gute Stimmung und Richtung passt :)
- **17.04.2012, 2130 BZ:** Bei einer ungewollten Halse während Lorenz‘ Wache schlägt die Genua back. Da es abgesprochen ist, dass wenn Lorenz Schwierigkeiten hat, ich ihm helfe und erst danach der Kapitän geweckt wird bringe ich das Schiff unter Motor zurück durch den Wind auf Kurs. Dabei kommt jedoch eine Fischerleine in die Schraube! Daher des Weiteren keine Motor benutzen aus der Sorge, dass die Leine sich durch den Dichtungsring fressen könnte und somit Salzwasser ins Getriebe eindringen könnte…
- **20.04.2012, 1950 BZ:** Allen Berechnungen zu folge sollte morgen der Landfall auf Hiva Oa erfolgen – alle freuen sich! Auch die kleinen Squalls können die Stimmung nicht trüben, sondern wir nehmen ihren Wind gerne mit
- **21.04.2012, 0600 BZ:** **LAND IN SICHT!!!**
- **21.04.2012, 1600 BZ:** Landfall auf Hivao Oa, Marquesas Inseln, Französisch Polynesien – unglaublich es ist geschafft!

Zusammenfassung:

Die Pazifiküberquerung war eine unglaubliche Erfahrung! Während einer Ozeanpassage und gerade während der Passage des größten Ozeans der Welt durchläuft man Höhen und Tiefen. Wenn die Bedingungen gegen einen sind und das Wetter schlecht, dann durchquert man die Hölle und muss sich jeden Tag aufs Neue motivieren, denn ein Aussteigen ist nicht möglich. Aber wenn die Bedingungen passen, erlebt man unglaubliche Momente, wie es sie nur auf Hoher See gibt.
Man muss sich vorher bewusst sein auf was man sich einlässt, sich mental darauf vorbereiten. Wir haben diese Passage monatelang geplant, das Schiff auf alle Eventualitäten vorbereitet, damit sich genügend Ausrüstung an Bord befindet und die Handgriffe bei allen Manövern, auch unter schwierigsten Bedingungen, reibungslos funktionieren. Ich bin an diesen Erlebnissen gewachsen und werde von den Erinnerungen ein Leben lang zehren.
Nie vergessen werde ich den Moment, als das erste Mal nach fast einem Monat wieder Land in Sicht war! Wir alle standen stundenlang im Cockpit und haben einfach die Schönheit der Marquesas Inseln bewundert. Es kam einem vor, als hätte man in den langen Wochen auf See im tiefen Blau des Ozeans ganz vergessen, wie unglaublich grün eine Inseln seien kann… Bei den ersten Schritten auf Land mussten wir alle lachen, weil wir so wackelig auf den Beinen waren – ein Monat in meterhohen Wellen hinterließ eben seine Spuren!
Und auch wenn man sich kurz danach schwört sich so etwas nie wieder anzutun, will man schon ein paar Wochen später am liebsten den nächsten Ozean in Angriff nehmen! Nur auf sich allein gestellt, irgendwo am Ende der Welt auf seinem Schiff Tag für Tag sich durchzukämpfen ist eine Erfahrung die ich jedem, der das Segeln liebt, einmal wünsche.

Und hier noch ein paar Eindrücke von Hoher See:



Wenn die Bedingungen passen…

… und wenn die Bedingungen nicht passen ;)

Der Kapitän bei der Arbeit :)

Ich im vollen Einsatz!

Ausstattung der SY Eva Bavaria 38 Baujahr 1998

Eigner: Christoph Rospini

Rollgross, Rollgenua je 2 fach
Flasher (80m2 Vorsegel für leichte Winde)
Epirb
Rettungsinsel für 6 Personen
Auto Schwimmwesten
DSC Funk, Handfunkgerät VHF
GPS mit Plotter Raymarine C 80 (Navionics Karten)
Radar mit overlayfunktion am Steuerstand
Hand GPS Geonav 4 Gypsy
Autopilot St6002
Satellitentelefon Iridium (mailasail , weather)
KW Empfänger
Notebooks (mit RNS software zum Planen)
Beiboot AB 8ALUL (neu) mit 3,5PS Tohatsu , Ersatzdinghi
Brig
Jambo-Anker 25kg , 60m Nirokette
3 Zusatzanker (20kg , 10kg, 2,5kg)

Elektrische Ankerwinde Caymann 1000 Watt
Solaranlage (6 Panele bis zu 20 Amps Ladestrom)
Wassermacher Katadyn PS40 (5Liter pro Stunde)
Feuerlöscher 3 Stück
Stereoradio mit CD Player bzw MP3 Player
Außenlautsprecher
Außendusche Kalt Warm
3Kajüten
2 Nasszellen (jeweils mit WC und Dusche)
Bimini-Top, Sprayhood, Sonnensegel
2 Wassetanks je 150 Liter
1 Dieseltank 180 Liter
Gasherd 2 flammig mit Backrohr
Kühlschrank ca 100 Liter
3 Servicebatterien a 145 Ah
1 Starterbatterie 80Ah