

Atlantiktörn Madeira – Cadiz 16.05. – 21.05.2018

Art des Törn:

Überführungstörn für Privateigner

Schiff:

SY ERICH

Bavaria 36 Cruiser, Baujahr 2013

LüA 11.30m, Breite 3.70m, Tiefgang 1.70m

Plotter, AIS, UKW, 2 Kabinen, Wassertank: 210 l

Laptop:

- Navigationssoftware Fugawi Marine ENC 4.5 u. Navionicskarten
- Wettersoftware:
 - Great Circle Squid X 1.4.5 mit Routingfunktion
 - WetterWelt Seaman Pro 1.4 mit Routingfunktion

Satelliten-Telefon (Thuraya-Netz) mit WLAN-Port

Großsegel gelattet mit Leinenreffsystem für 2 Reffs, Lazy Jacks, Rollgenua

Volvo Penta 27 PS Saildrive

Treibstoff: Tank 150 l und 80 l in Kanistern,

Verbrauch 3l/h bei Marschfahrt = 5sm /h (Reichweite max. 380 sm)

Start – Ziel:

Ausgangshafen: Quinta do Lorde (Madeira) UTC +1

Zielhafen: Cadiz (Spanien) UTC +2

Zeit: 2 Wochen, ab 10.05.2018 – 25.05.2018

Skipper:

Dr. Hansjörg Eickhoff (SSS)

Crew:

Olaf Hibbeler (SKS)(Co-Skipper und Eigner), Gerd Walz (SKS)

Planung und Vorbereitung:

Zunächst Auslaufen aus der Marina Quinta do Lorde entsprechend Windrichtung zum Ostkap der Insel (ca. 4sm).

Dann nach Passieren des Ostkaps von Madeira mit Ilheu do Farol je nach Wettervorhersage NO Kurs direkt nach Cadiz (Kurs 062 / ca. 560nm). Problematisch in diesem Zusammenhang ist der Umstand, dass im Mai der Wind zu über 75% aus dem 1. Quadranten kommt. Also immer hart am Wind oder sogar kreuzen. Bei südwestlich setzendem Kanarenstrom und einer meist westlichen Dünung kein wirkliches Vergnügen.

Anreise des Skippers am Do 10.05.2018 zusammen mit dem Eigner (Olaf). Der dritte Mann (Gerd) reiste am Folgetag an. Das Schiff hatte den Winter über auf Madeira gelegen, nachdem es zuvor einige Jahre auf den Kanaren im Charterbetrieb gelaufen war. Das Wetter hatte dem Schiff ordentlich zugesetzt. Die Sprayhood war gerissen. Ein lokaler Segelmacher wurde direkt mit der Reparatur beauftragt. Nachdem die Crew komplett war, wurde die Verproviantierung (nach Checkliste) zügig am 11.05.2018 abgeschlossen. Der Skipper führte die obligate Creweinweisung und Sicherheitsbelehrung durch (Dokumentation im Logbuch). Es erfolgte ein ausführlichen **Check** des Schiffs (mehrstündig jeweils am 10. und 11.05.2018). Das Schiff erwies sich als voll hochseetauglich.

Am Samstag den 12.05.2018 haben wir dann einen kleinen **Testschlag** gemacht (20sm). Auslaufen 11:25 LT aus der Marina und dann Richtung Osten am Ostkap vorbei und wieder zur Marina zurück 14:27LT. Vmax mit 8kn. Der Wind kam aus NO mit 20kn und in Böen 27kn. Die Wellenhöhe betrug 2,5m (signifikante Welle). Ein gelungener Test für Schiff und Crew, sowie ein Vorgeschmack auf den eigentlichen Törn

Geplant war das Auslaufen dann für Sonntag den 13.05.2018. Aber das Wetter machte uns einen Strich durch die Rechnung. Die Wettervorhersage am 11.05. sagte für den Mo (14.05.2018) Sturm aus NO mit Böen von 39kn voraus. Die resultierende signifikante Wellenhöhe war mit 4m angegeben. Eine Wetterberuhigung mit Böen unter 30kn und Rückdrehen des Windes auf Nord war erst am Mi (16.05.2018) zu erwarten.

Also Warten und Sightseeing auf Madeira, was auch keine schlechte Alternative war.

Sightseeing Madeira: Tour mit einem Mietwagen zum Aussichtspunkt am Ostkap (Ponta de Sao Lourenco). Wilde Natur mit rauher See – einfach toll. Wir sind dann die nächsten Tage mehrmals zur Inselhauptstadt Funchal gefahren. Dabei fährt man auch an dem Flughafen der Insel vorbei. Sehr speziell – Start und Landebahn sind auf hohen Stelzen aus Beton ins Wasser gebaut.

Auch wenn das Wetter auf Madeira wechselhaft ist – über Funchal scheint bedingt durch die Geografie fast immer die Sonne.

Die Markthalle von Funchal ist nicht nur einen Besuch wert. Exotische Früchte – alles phantastisch lecker. Ein umfangreiches Fischangebot.

Kulinarisch: Empfehlenswert ist die Fussgängerzone von Funhal mit mehreren Straßenkaffees zum chillen. Fürs Essen empfehle ich Restaurants in der „zweiten Reihe“. Das Highlight war aber das Restaurant *Tasquinha do Pescador* in Canical. Ein sehr einfaches Lokal mit grandiosem Fischessen. Wir waren zweimal dort.

Törn:

16.05.2018

Die Wettervorhersage vom Morgen sagte dann Wind aus NNE von 25kn und Böen knapp über 30kn voraus. Die resultierende signifikante Welle war mit 3m angegeben. Im weiteren Verlauf der nächsten war dann eine Wetterberuhigung mit eher N bis NNW Winden angesagt. Ab dem 20.05.2018 waren dann Winde unter 10 kn aus N mit 1,5 m Welle vorhergesagt. Das hätte dann für einen größeren Teil der Strecke Motoren bedeutet. Bei einer Fahrsituation gegen die Welle wäre mit einem deutlich höheren Treibstoffverbrauch zu rechnen gewesen. Bezogen auf die maximale Reichweite habe ich diese dann statt 380sm sehr konservativ auf unter 300sm angesetzt, was dann hätte knapp werden können. Also wurde die Entscheidung getroffen auszulaufen. Der Kurs wurde dann mit 065° geplant.

Um 09:45 LT Maschine an.

Auslaufen um 09:50 aus der Marina Quinta do Lorde.

Nach dem Auslaufen dann zunächst Kurs 115° in Abdeckung der Insel. Moderate Bedingungen mit 20kn Wind und 2m Welle. Bei annähernder Halbwindkurs erreichten wir Vmax von 9,6kn. Um 10:35 hatten wir dann das Ostkap von Madeira passiert und luvten auf 065° an.

Wir hatten nun Wind aus NNO mit Böen von über 32kn und einer signifikanten Welle von über 3m und das mit einem Kurs hart am Wind.

Da die Seebeine noch nicht gewachsen sind, werden wir alle seekrank mit Übelkeit und Erbrechen. Das geht dann den Rest des Tages so. Es wird in 3 stündigen Einzelwachen im 2. Reff gesegelt. In der jeweils 6 stündigen Ruhezeit ist an Schlafen bei der Welle und dem Lärm nicht zu denken. Das An- und Ausziehen ist so anstrengend, dass jeder in voller Montur bleibt. Beiderseits des Salontisches werden die Sitzpolster auf den Boden gelegt und man verkeilt sich mit weiteren Polstern. Die Deckswache sitzt angeleint im Cockpit.

Erbrechen und Notdurft finden dann im Cockpit statt. ?? Warum tut man sich so etwas an??

14:00 Porto Santo querab

Um 19:30 ist der Kurs nicht mehr zu halten und wir fallen ab auf 085°. Die erwartete Wetterberuhigung tritt leider nicht ein.

Die Nacht verläuft sehr unruhig und ohne besondere Vorkommnisse. In der wachfreien Zeit ruht jeder, soviel er kann.

17.05.2018

Früh morgens gegen 04:30 kann dann bei leicht rückdrehendem Wind wieder ein Kurs von 075° gehalten werden. Natürlich immer noch hart am Wind, welcher mit Böen bis knapp unter 30kn nach wie vor stark ist.

Der Wachrhythmus wird so beibehalten. Die Seekrankheit zehrt zunehmend an der Substanz aller..

Zu allem Übel fällt das Satellitentelefon aus, sodass zum Einholen der Gribdaten für eine Wettervorhersage keine Internetverbindung aufgebaut werden kann. Diese Ungewissheit trägt nicht zur Moral bei. Alle hoffen auf die erwartete Wetterberuhigung.

Diese lässt allerdings auf sich warten. Insbesondere die Welle macht allen zu schaffen.

Von 11:52 bis 12:20 und von 16:09 bis 17:06 haben wir auf dem Laptop zudem kein GPS-Signal mehr. Vermutlich lag ein Wackelkontakt vor.

Aber es sollte noch besser kommen. Unsere EPIRB war am Niedergang festgelauscht. Da wir mit der Schwerwetterausrüstung immer daran hängen blieben, wurde sie von Gerd in der Kombüse abgelegt. Irgendwie rutschte sie dann unbemerkt in der Dunkelheit in die Spüle. Gegen 21:00 wurde der Skipper unter Deck durch den Seegang in Dunkelheit gegen den Hebel des Wasserhahns gestoßen. Durch das daraufhin laufende Wasser wurde die EPIRB nass und löste aus. Der Salon wurde von hellem Blitzlicht erfüllt. Geistesgegenwärtig legte der Skipper die EPIRB umgehend trocken. Sie hörte dann nach einiger Zeit auf zu blinken. Was nun? Entwarnung geben. Über Ch 16 bekamen wir keine Verbindung. Das Satellitentelefon funktioniert nicht. Wir waren zunächst nicht in der Lage den Alarm zurückzunehmen.

Ca. 1h später wurden wir dann auf Ch 16 von einem Großschiff angerufen. Die Verbindung war recht schlecht aber funktionierte. Der Skipper erklärte die Fehlauflösung der EPIRB während des folgenden Sprechfunkverkehrs. Es wurde die Weiterleitung der Fehlauflösung an das MRCC erbeten. Seekrank unter Deck bei fast 3m Seegang und fast völliger Dunkelheit war die Abwicklung des Funkverkehrs nicht einfach.

Der Rest der Nacht verlief dann wie zuvor. Wache und Ruhen auf dem Salonboden.

18.05.2018

Es stellte sich eine leichte Wetterberuhigung ein. Wind aus NNE mit 20kn (Böen 25kn). Die Welle war allerdings mit 2,5m und Kurs am Wind zermürend. Auch die vorhergesagte Rückdrehung des Windes auf Nord trat noch nicht ein. Die Seekrankheit besserte sich leider nicht. Daraufhin kam dann Scopolamin als Pflaster beim Skipper zum Einsatz. Binnen kurzer Zeit war die Seekrankheit vorbei. Der Medizin sei Dank. Im Nachhinein hätte das Medikament wahrscheinlich früher zum Einsatz kommen sollen.

Um 06:00 wurde der Kurs geändert um mehr Höhe (Wechsel auf Backbordbug) zu gewinnen. Auf dem anderen Bug war aber nur ein Kurs von 290° zu halten. Daraufhin wurde um 07:50 entschieden wieder auf Steuerbordbug zurückzugehen und die erforderliche Höhe später unter Maschine zu machen (Es war ja für das Wochenende ab dem 20.05.2018 Flaute vorhergesagt). Es ließ sich so ein Kurs von knapp über 070° halten.

Da nachwievor allerdings das Satellitentelefon nicht funktionierte, war keine Wettervorhersage verfügbar.

Am späten Nachmittag nahm der Wind auf 15kn (Böen 20kn) ab und drehte dann endlich auf N. Ab 18:00 konnte ein Kurs zwischen 045° bis 050° gesegelt werden. Auch die Welle nahm auf 2m ab, was das Segeln entspannter machte. Es wurde daraufhin auch ausgerefft. Da die Nacht bevorstand, blieb das Groß zur Sicherheit aber im 1. Reff.

Die Nacht verlief ruhig. Die erste entspannte Nacht des Törns

19.05.2018

Endlich der passende Wind. NNW mit 15kn (Böen 20kn). Welle und Dünung bleiben unter 2 m und die Sonne kommt das erstmals etwas raus. Das heißt herrliches Segeln. Es konnte anfänglich ein Kurs von 065° und ab 06:00 unter Vollzeug sogar von 40° gelaufen werden.

Bei abnehmendem und rechtdrehendem Wind wurde ab 10:00 wieder ein Kurs von 075° gelaufen.

Ab 15:00 schlief der Wind fast komplett ein und die Maschine musste ca. 185 sm vorm Ziel angeworfen werden. DAS war die vorhergesagte Flaute. So ging es dann unter Maschine unter Stützsegel mit Zielkurs 055° weiter. Der restliche Tag und die Nacht gingen dann eintönig unter dem Hämmern der Maschine weiter. Um Mitternacht wurde die Uhr auf UTC +2 umgestellt.

20.05.2018

Der Folgetag verlief wie der vorherige. Mit Maschine Richtung Cadiz. Das Wetter war überwiegend sonnig. Der Wind kam zunächst mit knapp 10kn dann aber sehr bald mit 5kn aus NW.

Zum späten Nachmittag kamen wir dann in die Region westlich der Straße von Gibraltar, was wegen des umfangreichen Schiffsverkehrs eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderte.

Um 21:20 wurden wir dann von einem Schnellboot des spanischen Zoll gestoppt. Personenkontrolle. Es handelt sich ja um eine EU-Aussengrenze. Einer der Zollbeamten kam an Bord und unser Schiff wurde durchsucht. Die Formalitäten dauerten knapp 5 Minuten. Dann konnte es witergehen.

Noch immer in der Einflusszone der Straße von Gibraltar ging es in die Nacht. Hier wurde dann Doppelwache gemacht. Der Skipper saß am Laptop und verfolgte den Schiffsverkehr mittels AIS und teilte dem Rudergänger den zu laufenden Kurs und die Geschwindigkeit mit. Es erforderte im Dunkeln hohe Aufmerksamkeit, war aber auch spannend. Zu keinem Zeitpunkt kam es zu einer gefährlichen Nahbereichssituation. Um 23:00 war es dann geschafft. Der Bereich erhöhten Verkehrsaufkommens war passiert und der Skipper konnte wieder ruhen in Standby.

21.05.2018

Die Nacht verlief bei fast Windstille ruhig unter dem monotonen Hämmern der Maschine. An richtigen Schlaf war da nicht zu denken. Morgens in der Dämmerung sahen wir voraus an Steuerbord einen größeren „Gegenstand“ im Wasser. Auf ihm saßen Vögel. Als wir uns näherten bemerkten wir einen erbärmlichen Gestank. Im Fernglass sahen wir, dass es sich um einen Tierkadaver handelte, der von den Aasfressern schon angefressen war. Wir blieben auf Abstand und waren froh, als der Gestank abnahm.

In der Ferne sahen wir dann auch Cadiz. Endlich. Um 09:30 fuhren wir in das betonnte von Untiefen flankierte Fahrwasser der Hafeneinfahrt (Canal Principal). Wir meldeten uns per Funk in der Marina Puerto America an. Nach Passieren der Aussenmole (Dique Mar de Leva) und der Innenmole (Dique de San Felipe), welche wir jeweils an Steuerbord liegen ließen, schwenkten wir um 10:06 nach Steuerbord in die große Marina Puerto America ein. Um 10:10 lagen wir fest am Schwimmsteg. Es war geschafft.

Das **Resümee**: 617sm und fast 5 Tage (119h 20min) auf dem Atlantik lagen hinter uns. Es war ein sehr anstrengender Törn. Wind mit Böen bis teilweise 8 Bft und Wellen über 3m hatten uns zugesetzt.

