Segelclub Fischen



2025

Watsch’n im Nordatlantik

VON NILS-PETER HEY

17. September 2025, Reykjavik. Es ist mein Geburtstag, aber das weiß ja keiner. Gestern ist die neue Crew eingetroffen. Sechs Personen insgesamt plus Co-Skipper Kay. Das Schiff ist fertig verproviantiert, rund 15 Tage haben wir einkalkuliert. Wir sind fertig zum Auslaufen nach Horta auf der Azoren-Insel Faial. Schnell noch die Zollformalitäten abwickeln und los gehts bei strahlendem Sonnenschein unter Maschine Richtung offener Nordatlantik. Ein kleines Verkehrstrennungsgebiet lassen wir noch Steuerbord liegen und merken sodann einsetzenden Schwell und Wind, als wir die Landabdeckung von Island verlassen.

Startschwierigkeiten

Hier beginnt die Party: Das Großsegel habe ich stets gesetzt, nun müssen wir reffen. Der Wind legt zügiger zu als erwartet von nahezu 0 auf 30 Knoten und die Atlantikwelle gibt Gas. Großer Mist: Die Leine fürs 3. Reff zieht sich durch die Rolle der anderen Reffs an der Umlenkung der Baumnock. Da hatte es Umbauarbeiten seitens der Vor-Crew gegeben. Wir waren gewarnt, aber eine Leine war falsch gelegt, was diesen Fehler begünstigte. Also liegen wir quer zur Welle im Beilieger und versuchen das zu klären. Es dauert etwas und erfordert einige Tricks, um das sicher über die Bühne zu bekommen. Die Iceland Coast Guard fragt zur Sicherheit mal nach, ob bei uns alles gut ist. Ist es und so fahren wir auf südlichem Kurs im 3. Reff mit achterlicher Welle in die Nacht hinein. Vorhergesagt ist eine Hochdruckbrücke mit schwachen Winden, weswegen wir das Großsegel stark gerefft belassen und warten, bis die Bedingungen eine endgültige Klärung erleichtern.



Kurs Süd

Alina von der „Wetterwelt“ in Kiel ist unsere Routerin. Mit ihr tausche ich mich täglich über das Wettergeschehen aus und wir beraten, wie wir störungsarm und sicher nach Süden kommen. Auf Schwerwetter sind wir eingestellt und haben die orange Sturmfock „ready to hoist“ an der Reling auf dem Vorschiff vorbereitet. Ab circa 45 Knoten ist das mit nur noch 15qm Fläche die erste Wahl. Es ist Höhepunkt der Hurrikan-Saison. Im Nordatlantik spielen Hurrikane naturgemäß nur eine geringe Rolle, obwohl sie doch einiges an Fernwirkung haben. Deren Schwellfelder können auch in Tausenden Meilen Entfernung noch für ziemlich ungemütliche Wellen sorgen. Da sie sehr langsam ziehen, gehen sie einem zudem länger auf die Nerven als „normale“ Tiefdruckgebiete. In den drei Wochen vor unserem Ablegen: keine tropische Depression, der gesamte Atlantik unnatürlich ruhig. Es sollte kein gutes Omen sein.

Eine „Schönheit“ namens Gabrielle

Während unseres zweiten Tages auf See stellt sich heraus, dass sich die kurzfristig aufgetauchte tropische Depression wohl zu einem Tropensturm entwickeln wird, der nun auch einen Namen bekommt. „Gabrielle“ wird ab sofort unsere Diskussionen bestimmen, denn unglücklicherweise wird für ihre Zugbahn in allen Modellen vorhergesagt, dass sie Kurs auf die Azoren nimmt. Ihre und unsere geplante Ankunft im mittleren Nordatlantik decken sich terminlich. Aktuell ist das 2000 Meilen weg von uns, aber es ist doof. Es bedeutet, dass wir Horta nicht auf direktem Wege ansteuern können. Gleichzeitig lässt sich kaum sagen, wie eine sichere Ausweichroute aussieht. Grundsätzlich sind zwei

Möglichkeiten denkbar: Die eine ist, im nördlichen, westlichen Teil unserer Route zu bleiben, in der Hoffnung, dass Gabrielle südlich von uns durchzieht. Das beißt sich aber mit der Statistik, nach der nahezu alle Hurrikane irgendwann nach Norden ziehen und es bedeutet tagelanges Warten. Oder eben sehr weit nach Osten gehen und hoffen, dass der Sturm genau das tut – nach Norden abdrehen. Gabrielle tendiert aber eben genau nicht nach der Statistik.



Seekrank

Insofern fahren wir zunächst weiter mit unserem Generalkurs 190 und warten ab. Für die Stimmung der Crew ist das natürlich suboptimal, weil hier Unsicherheit besteht über eine Wettersituation, die zwar mehr als acht Tage in der Zukunft lief, die aber geeignet ist, unsere Fahrt deutlich zu verlängern. Gleichzeitig setzt Seekrankheit ein. Es trifft alle, nur die Skipper bleiben verschont. Nach 2 Tagen Kotzerei beruhigt es sich etwas, für die Hälfte der Crew wird es aber keine dauerhafte Beruhigung des Gleichgewichtsorgans geben. Ich gewöhne mich an das Bröckchen-Wegspülen im Cockpit und Kay und ich versorgen alle, so gut es geht.

Im Westen nichts Neues

Ab dem dritten Tag zeigt sich, dass die „West-Option“ die Schlechtere ist. In Absprache mit unserem Büro entscheiden uns, an der „Ost-Option“ zu arbeiten. Notwendigenfalls können wir Galway in Irland anfahren. Insofern fahren wir einen Kurs, der uns einerseits nach Süden bringt und anderseits in Schlagdistanz zur irländischen Westküste hält, ohne zu viele Meilen auf unser eigentliches Ziel zu verlieren. Was uns etwas zu schaffen macht, ist der Schwell aus nordöstlicher Richtung, der durchaus vier Meter erreicht. Er ist aber von einer noch erträglich angenehmen Länge. Die Windsituation mit böigen Winden bis etwa 35 Knoten aus Nord-Nord-Ost verhilft uns zu guter Fahrt und bringt Tages-Etmale bis zu 150 nautische Meile mit sich.



ChatGPT übernimmt

Insofern besteht die nun sehr routinierte Aufgabe darin, das Boot mit guter Geschwindigkeit in Richtung 140 Grad laufen zu lassen. Wir haben im Blick, dass der Zeitplan womöglich nicht haltbar ist. Unserem Eigner gefällt das gar nicht. Er sieht sein Geschäft auf den Azoren bedroht und fängt plötzlich an uns seine persönlichen Fahrtempfehlungen zu übermitteln, die er wohl mit ChatGPT ermittelt hat. Sorry, mir ist bis dato nicht bekannt, dass „Chatty“ ein Routingtool ist. Ich diskutiere das mit der professionellen Wetterberatung, die auch ihre Zweifel hat. Da ich als Skipper letztverantwortlich für die Sicherheit von Schiff und Crew bin, entscheide ich, dass wir uns in kollegialer Abstimmung mit dem Eigner an den Empfehlungen der Profi-Meteorologen orientieren. Ich habe mir nun ein Jahr lang ausgemalt, wie ich - nach meiner letzten Atlantikquerung – nach Horta zurückkehre und mir den Helm mit „Gin do Mar“ lackiere. Einzig der Hurrikan, der später Stufe 5

erreichen wird, hält mich davon ab. Im Verhältnis zu dieser Dissonanz ist die statische Polarfront, durch die wir uns kämpfen, einigermaßen angenehm. Kay und ich spüren aber den Erwartungsdruck des Eigners hier ein höheres Risiko zu gehen. Denn nach Meinung von Eigner und dessen Chef-Skipper ist klar, wie der Hurrikan ziehen wird: Jetzt nämlich nach Osten. Weg von uns. Was aber weder Meteorologen noch Wettermodelle zu diesem Zeitpunkt bestätigen wollen. Selbst das vom Eigner befragte ChatGPT-Orakel halluziniert von „nördlicher Re-Curve“. Sprich: Hellsehen nicht möglich. Halte ich drauf zu und das Ding dreht nach Nord, bin ich am Arsch und flüchte mit 5 Knoten zurück nach Irland. Dreht es nach Ost, bekomme ich „nur“ 5-6 Meter Schwell und Wind in Sturmstärke auf die Nase. Und das für 8 oder 10 Tage.

Der Flaschenhals

Zusätzliches Problem: Ich habe Crewmitglieder an Bord, die keine Hochsee-Erfahrung haben. Zwar hatte man sie beim Verkauf der Kojen über die möglichen Strapazen dieser schwierigen Passage aufgeklärt, die wahre körperliche (Schlafmangel, Seekrankheit) und psychische Belastung (Länge der Fahrt, Angst) kennen aber nur erfahrene Hochseesegler. Der naive Traum von der romantischen Hochseereise ist eben … ein Traum. Dazu kommen ganz praktische Fragen wie Hotel und Rückflüge, die umgebucht werden müssen. Ich muss leider zugeben: Es wäre besser gewesen, ich hätte sie weit vor Fahrtantritt abgelehnt. Das sollte für jeden guten Skipper eine Option sein, aber damit wäre der Konflikt mit dem Eigner noch früher da gewesen und wahrscheinlich hätte ich dieses Filetstück von Törn gar nicht erst antreten können. Ein Teufelskreis.

Bitte nur richtig verstehen: Rein menschlich war mir ein buntes Team aus überaus charmanten Persönlichkeiten gegeben. Nichtsdestotrotz musste ich mich aufs Segeln konzentrieren und für die Aufgabe „Lange Hochseestrecke mit extremen Bedingungen“ war es nicht die ideale Crew. Ich halte es in solchen Fällen für anständig sehr aufrichtig mit den Leuten zu reden. Sie sind eh hervorragend informiert, Starlink sei Dank. Gelegentlich hatte ich den Eindruck, meine Leute an Bord wissen mehr als ich. Zu beschönigen war da also nichts und die Bedenken über die eine 2-wöchige Tortur gegen den Wind konnten auch nicht ausgeräumt werden. Zudem bin ich nicht Käpt’n Ahab, dem man seine Treue bis in den Tod schwört. Zu allen Umständen kam hinzu, dass ein Crew-Mitglied auf eine Weise erkrankte, die mich sorgenvoll stimmte. Vorsorglich füllte ich schon mal die Formulare von „Medico Cuxhaven“ für die funkärztliche Beratung aus.



Die Sturmfock

Schwierige Entscheidungen

Die ganze Situation war also eine entscheidungsmäßige Sackgasse. Um jeden Preis weiterfahren hieße mindestens gegen den Wind und hohen Schwell ankreuzen, um immer noch der Gefahr der Hurrikan-Ausläufer entgegenzusehen. Das bedeutete aber, dass unser Eigner möglicherweise Geld verliert und wir noch mehr Tage vor uns hatten, als Proviant an Bord war. Nicht auszumalen, was das mit der Crew gemacht hätte. Mit Profis an Bord könnte man anders planen. Die Alternative war: Nach Galway fahren. Crew austauschen oder ergänzen, dümmstenfalls mit nur 4 oder gar 2 Leuten weiterfahren, wenn das Wetterfenster besser passte. Das versprach die geringsten Auswirkungen.

So teilten wir es auch dem Eigner mit. Was dann via WhatsApp passierte lässt sich grob mit Beleidigung, Nötigung und Bedrohung beschreiben. Es wurde uns Erbärmlichkeit vorgeworfen und die Entlassung angekündigt, wenn wir nicht „durchziehen“. Schließlich wüssten wir, auf was wir uns eingelassen hatten. Ja, wussten wir. Aber einen Eigner, der seinen Skippern derart in den Rücken fällt, den hatten wir nicht auf der Rechnung. Insofern optierten Kay und ich ab jetzt für die Lösung das Schiff in Galway an eine andere Crew zu übergeben. Bei der Vertrauenslage erschien eine Weiterfahrt in verantwortlicher Position nicht möglich. In der Fliegerei und Seefahrt gilt das Gesetz, dass Piloten und Skipper ihrer Arbeit unbeeindruckt möglicher arbeitsrechtlicher Folgen nachgehen müssen. Abgesehen davon, dass Reingeblöke von der Seitenlinie stets schlechter Stil ist.



Mustergültige Schäkelsicherung

Knack!

Also setzen wir Kurs Galway. Zu dem Zeitpunkt bedeutete das, in der nahenden Polarfront scharf anzuluven und hoch am Wind nach Süd-Osten zu segeln. Das geht gerefft mit der etwas dickbäuchigen Garcia 52 Exploration eh schon schlecht. Zu allem Übel machte es nun einmal „KNACK“ und das Staysail (Fock am inneren Vorstag, unser Am-Wind-Segel) kam am Stag herunter. Ob der Schäkel gebrochen, das Fall durch oder der Segelkopf abgerissen war, ließ sich nicht sagen. Reparatur auf See nicht möglich. Es gelang uns aber, das Segel notdürftig wegzurollen und zu sichern. Ohne Staysail aber kein Kurs am Wind. Also abgefallen und über Nordirland nach Dublin gefahren. 4 statt 2 Tage. 450 statt 250 Meilen. Spoiler-Alert: Bei der späteren Inspektion im Mast in Dublin entdecken wir, dass der Schäkel der Genua zu dem Zeitpunkt ebenfalls kurz vor dem Versagen war. Ursache bei beiden: Schäkel nicht korrekt gesichert. Hier packt es mich noch am Ehesten bei der Skipperehre. Ich hatte noch in Reykjavik auf die routinemäßige Notwendigkeit eines Rigg-Checks verwiesen. Meine Vor-Crew, der Eigner und der Chef-Skipper persönlich, hatten mir aber suggeriert, dass das erledigt worden sein. Ich hatte dann darauf verzichtet, dass ich das alles mit eigenem Auge noch einmal ansehe. Ein Fehler. Rückwirkend betrachtet waren diese Schäkel schon zu Beginn der Saison nicht fachgerecht montiert und gesichert – ein relativ häufiger Fehler, denn „Ach nein, das muss man nur fest anknallen. Das geht nie auf.“ Von wegen. Es geht garantiert auf, die Frage ist lediglich wann und wenn über Monate niemand nachsieht, dann beißen den Letzten die Hunde.

Besuch von der Coast Guard

Mit Wind von hinten knacken wir das 180er Etmal knapp. Heiter wird es, als wir in die europäischen Hoheitsgewässer einlaufen. Ein Helikopter der Irish Coast Guard umkreist uns. Per Funk erbittet man die Erlaubnis, uns zu fotografieren. Ich gehe nicht davon aus, dass das nur zu Unterhaltungszwecken der Retter gemacht wird, und willige ein. Wir funken etwas und später werde ich Fotos und Videos per Mail erhalten. Ein netter Service von den Iren.

Durch den „North Channel“

Der Rest der Fahrt gestaltet sich ereignisarm. Routiniert drehen wir irgendwann nach Süden durch den „North Channel“ in die Irische See, die ja für sich gesehen schon ihre Tücken haben kann. Unter Maschine müssen wir uns mit dem starken Gegenstrom auseinandersetzen, der in Spitzen 4 Knoten erreicht. Bei Wind gegen Tide wird es zudem bockig und unser Schiffle stampft ganz gut. Nach rund 1.200 Meilen von Reykjavik erreichen wir bei

schönem Wetter an einem Donnerstagabend die Marina von Dun Laoghaire. Mit dem Eigner ist eine Übergabe nördlich von Dublin in Malahide vereinbart. Die Marina ist aber nur in einem knappen Fenster bei Hochwasser erreichbar, das wir akkurat erwischen müssen. Daher heißt es zunächst, das Ankunfts-Guinness zu genießen und das Boot am Folgetag noch einmal zu verlegen.



Unser Schiff vom Helikopter

Lessons learned

Wenn man eines weiß, dann dass man auf See nie auslernt. Jeder Fehler reist mit. Jede Nachlässigkeit wächst sich aus. Was in Küstennähe kein Problem ist, wird auf dem Ozean schnell zur Katastrophe. Klar ist auch: Man wird immer mit dem gefordert, was man noch nicht kann. Um segelnden Kollegen, die clevererweise die Berichte von anderen Skipper lesen, gleiches Ungemach zu ersparen, sind „Lessons Learned“ bei den von mir sehr geschätzten Briten ein charmantes Format. Also:

1. „Torpedos für 20.000 Reichsmark, aber alles was wir brauchen ist für 50 Pfennig alter Draht“ ist ein berühmtes Zitat aus „Das Boot“. Das gilt auch hier. Zwar gibt es keine Entschuldigung für den unterlassenen Rigg-Check, dennoch kann die gewissenhafte Sicherung von Schrauben, Schäkeln und Knoten an schwer zugänglichen Stellen von vornherein helfen vermeidbare Situationen zu vermeiden.

2. Unerfahrene Mitsegler neigen dazu, eine Segel- und Abenteuerromantik zu erwarten, die zu schlechten Entscheidungen führt. Man kann ihnen noch so sehr abraten, sie unterschätzen die Strapazen eines Hochseetörns über 14 Tage massiv. Wenn man dem aus finanziellen Erwägungen nachgibt, dann hat man den Salat. Schwache Crewmitglieder belasten Skipper und Rest-Crew. Hört sich gemein an, ist aber so.

3. Zurufe von der Seitenlinie stören gesunde Entscheidungsprozesse. Ob es Fans am AIS, engagierte Kollegen am PC oder eben Eigner im Büro sind: Wer nicht an Bord ist, kann nicht einschätzen, wie es an Bord ist. Und die, die an Bord sind werden durch den Zuruf alternativer Routings oder sonstiger Hinweise auch mehr genervt, als das es hilft.

4. Starlink ist ein Gewinn. Und ein großer Verlust. Crew-Mitglieder sind heute besser informiert. Aber die ubiquitäre Verfügbarkeit von Information führt auch zu mehr Unsicherheit, denn es kommt ja nicht zwangsläufig mehr Expertise über die Leitung. Zudem führt Breitband-Internet an Bord auch dazu, dass alle sich mehr zurückziehen und lieber in der Kabine doomscrollen als an Deck das Meer zu genießen.

5. ChatGPT ist keine Routing-Software. Auch wenn KI in aller Munde ist: Es gibt zum heutigen Tage keine offizielle Freigabe einem LLM für Routing-Fragen zu vertrauen. Es ist immer noch der Mensch, der die Entscheidung treffen muss. Hier dürfen keine falschen Erwartungen geschürt werden.

6. Skipper müssen ihre nautischen Entscheidungen ohne äußeren Zwang treffen können. Was in der Luftfahrt selbstverständlich ist, muss im

Chartergeschäft womöglich noch etabliert werden. Ja, Yachtüberführungen unterliegen auch wirtschaftlichen und terminlichen Zwängen, aber fahrendes Personal in schlechte Entscheidungen drängen kann schnell noch teurer werden. Es kostet nicht nur Geld, sondern auch Vertrauen und Reputation.

7. Das Ignorieren von Expertenempfehlungen wie Wetterroutern kann zu Versicherungsproblemen führen. Der Skipper muss seine Entscheidungen auf allen ihm vorliegenden Informationen fällen. Alles andere kann jenseits der groben Fahrlässigkeit als Vorsatz gelten. Am Ende gilt: „There are bold pilots and old pilots. But there are no old, bold pilots“.

Epilog

Das Abenteuer Expeditionsyacht hat mich nun ein paar Jahre schwer begeistert und an tolle Orte gebracht. Den Job bin ich los, um das Honorar wird noch gestritten. Wie immer heißt es nun: Wo die eine Tür sich schließt, wird sich eine andere öffnen. Ob es als Ausbilder für die RYA ist oder als Trainer für Eigner auf dem eigenen Boot: Auf und am Wasser sein ist doch das, was wir alle am Meisten lieben. Und auch das Leben als Chef-Logistiker und Chef-Techniker für einen aufstrebenden Opti-Piloten ist kein Schlechtes. Vielleicht gelingt es mir, das eigene Boot am geliebten Ammersee mehr zu bewegen. Da besteht schließlich immer noch großer Trainingsbedarf.

Euer Nils-Peter



