

Montag, 14.09.:

Zu viele Stunden schräg auf den Computer zu schauen ist Mist! Schon beim Aufstehen habe ich einen bocksteifen Nacken. Mit etwas Bewegung geht das hoffentlich schnell weg, also setze ich mich erstmal aufs Fahrrad und radele zum Sparladen. Mit frischen Brötchen und Croissants bin ich kurze Zeit später wieder auf dem Marinagelände und mache dort einen Stop bei Rolnautic, wo mir Lorena (die Werftmitarbeiterin) sofort die Rechnung für die Kühlschrank-Reparatur in die Hand drückt.

Knapp fünfhundertachtzig Euro muss ich berappen und kann nur hoffen, dass die Reparatur auch hält, was sie gekostet hat. Außerdem benötige ich noch rund achtzig Meter 10mm-Polyesterschot für die Passatsegel. Die Bäume müssen laut der einschlägigen Blauwasserliteratur bombenfest stehen. Man empfiehlt neben den Toppnanten jeweils einen zum Bug laufenden Niederholer und der eigentlichen Schot eine nach achtern laufende „Brasse“, die den Baum gegen ungewollte Bewegungen nach vorn sichert, die fatale Folgen für das Profilvorstag der Genua oder den Carbon-Spinnakerbaum haben könnten.

Natürlich muss alles ins Cockpit umgelenkt werden, deshalb kommen erhebliche Leinenlängen zusammen und ein paar preiswerte Umlenklöcke müssen auch her, die aber nicht kugel- oder nadelgelagert sein müssen. Um Niederholer und Brasse schnell in den Spibaum einhängen zu können, müssen am baumseitigen Ende solide Schnappschäkel angeknötet werden.

Für das gesamte Geraffel werden nochmals rund 380 € fällig. Wieder einmal frage ich mich, wie ein Seglerpaar mit einem Budget von 2.000 € auf einer Weltumsegelung klarkommen kann.

Die Vor- bzw. Niederholer haben noch einen weiteren Nutzen, weil sie beim „normalen“ Schmetterlingssegeln mit Großsegel und ausgebaumter Genua auch für die bei mir beidseitig am Lummelbeschlag hängenden Bullenstander genutzt werden können.

Auf dem Weg auf das Vorschiff gibt es nun zwei Stolperfallen mehr und den Cockpitbereich der Seereling „verzieren“ jetzt auf beiden Seiten gleich sechs Schoten. Wenn die alle im Cockpit liegen würden, gäbe das einen feinen „Spaghetti-Salat“. Zum Glück hält die ARC+-Crew auch von sich aus immer Ordnung im Cockpit.

Das Thema Sicherheitsequipment ist jetzt abgehakt und auch segeltechnisch bin ich mit der inzwischen neu bestellten Genua und einer zusätzlichen 9 qm-Sturmfock sicherlich sehr gut aufgestellt.

Zum Neukauf der Genua habe ich mich entschlossen, weil ich nicht mit der hässlichen Kralle im Achterliek um die Welt segeln möchte, auch wenn mit immer noch kein Gutachtertermin für den Schaden an der alten Genua genannt wurde.

Nach längeren Überlegungen steht auch fest, dass unser Spinnaker zu Hause bleiben wird. Bei Flaute muss nun der Gennaker oder der Code 0 ran.



„Schtensalat“ auf der Steuerbordreling (von links nach rechts): Genuaschot, Großschot, Verstelleine für Genuaholepunkt, Spibaum-Niederholer, Spibaum-Brasse, Spinnakerschot. An Backbord gibt es zusätzlich noch die Rolleine für die Genua...

Nach der heute Morgen eingenommenen Diclofenac-Kapsel bin ich vergleichsweise gut über den Tag gekommen. Am späten Nachmittag meldet sich mein Nacken aber wieder sehr deutlich. Bevor es zum Seglerstammtisch geht, gibt es noch eine Diclo. Trotzdem tut der Nacken weh, dementsprechend früh gehe ich nach drei Bieren auf die Kojen, komme aber nicht wirklich in den Schlaf. Mehr Diclofenac geht nicht, die Höchstdosis ist bereits erreicht. Also beiße ich die Zähne zusammen und wickle mir aus einem Gästhandtuch einen Schal, den ich mit Malertape verschließe. Scheiß-Schmerz!!

Dienstag, 15.09.:

Morgens um vier Uhr halte ich die Schmerzen im Nacken kaum noch aus, ich kann nur noch auf dem Rücken liegen. Deshalb gibt es nun die nächste Diclo, die mich eine halbe Stunde später endlich einschlafen lässt. Wach werde ich erst wieder um halb zehn, weil die Polen auf dem Katamaran „Knowhere II“ schon morgens ordentlich Lärm im Cockpit machen.

Eigentlich wollte ich heute mit dem von den Polen ausgeliehenem Dinghy meine Außenhaut wachsen. Daran ist aber nicht zu denken. Erstens möchte ich meinen Nacken schonen und zweitens sticht die Sonne schon mächtig. Dazu ist es fast windstill. Da freut mich die Investition in die Klimaanlage. So wird der heutige Tag der erste richtige Gammeltag auf der Reise. Ich kann mich zu rein gar nichts aufraffen!

Mittwoch, 16.09.:

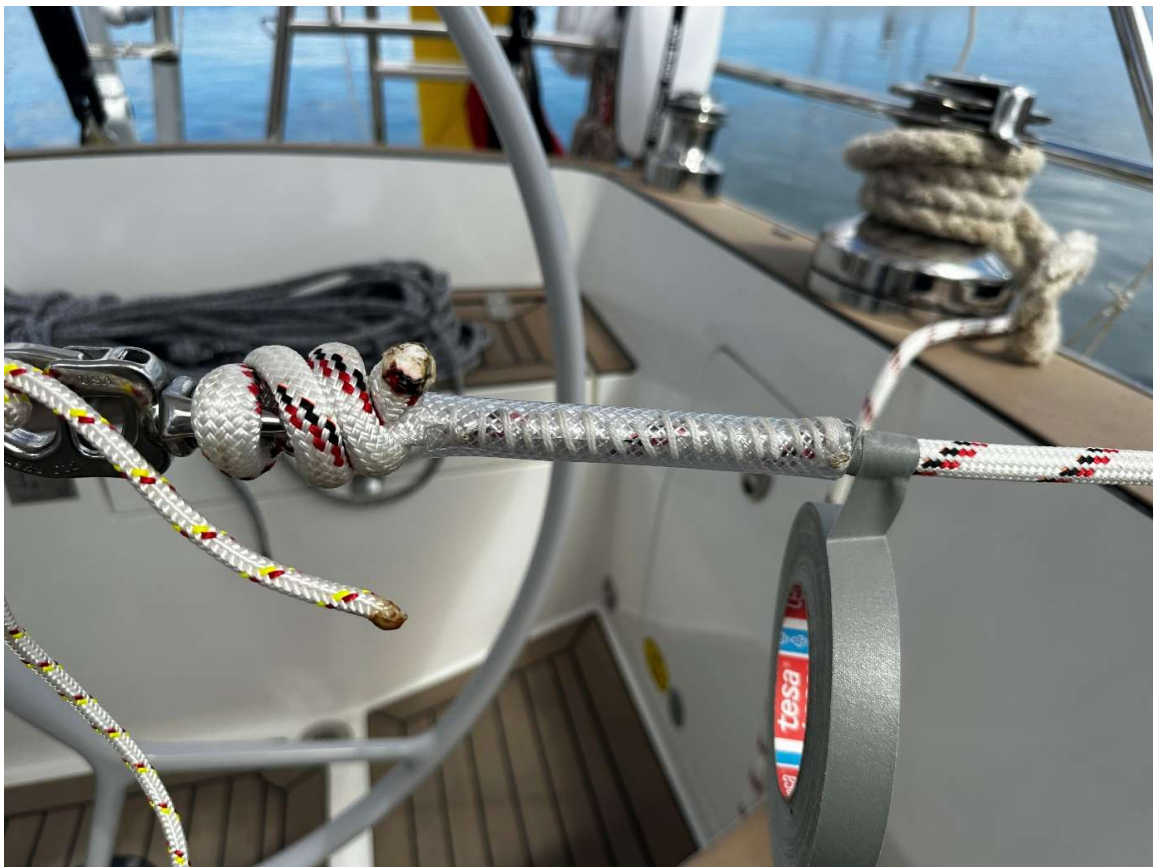
Meinem Nacken geht es deutlich besser, ich kann den Kopf schon (fast) wieder normal bewegen. Weil ich seit dem Einlaufen auf Gran Canaria fast zwei Kilo zugenommen habe, spare ich mir heute das Frühstück. Heute Abend gibt es dann in der Sailors Bay eine leckere Pizza und drei Bierchen als einzige Mahlzeit.

Das für die Brötchen gesparte Geld (und noch was drauf) wird in zwei kräftige Blöcke, eine Flasche Politur, einen Schleifschwamm für das Unterwasserschiff und ein paar Schlauchstücke „investiert“.

Die Blöcke mit einer Bruchlast von rund zweieinhalb Tonnen sollen in Verbindung mit den beiden vorhandenen 1:6 Taljen mit 75mm-Rollen für die Backstagen eine 1:12 Talje als Backuplösung für das Achterstag und den Baumniederholer dienen, falls die Hydraulik ausfallen sollte. Mitten auf dem Atlantik oder Pazifik wäre ein derartiger Fuckup fatal, insbesondere was den Achterstagspanner angeht.

Die Schlauchstücke werden für die Genua- und Spinnakerschoten als Schamfil-Schutz im Bereich der Spibaumnocken eingesetzt. Hier soll es laut ARC-Handbuch auf dem Atlantik zu massivem Verschleiß kommen, wenn man die Schoten in diesem Bereich nicht zusätzlich schützt.

Blöderweise passen die bei Rolnautic verfügbaren PVC-Gewebeschläuche nicht zu meinen Schoten. Sie müssen deshalb erst aufgeschnitten, im Umfang reduziert und dann auf die Schoten genäht werden. Aufgrund der hohen UV-Belastung kommt zum Schluss noch eine Lage Tape über den Schlauch.



Aufgenähte Schlauchstücke mindern hoffentlich den Verschleiß der Spinnakerschoten in den Nockbeschlägen der Spinnakerbäume. Hier beginnt gerade das abschließende Betapen.

Am späten Nachmittag kommt Miro, mein aus Polen stammender Stegnachbar bei mir an Bord um sich die Funktionsweise der Routenoptimierung von Predict Wind am Beispiel des für uns beiden bald anstehenden Törns von den Kanaren zu den Kapverden anzuschauen.

Er nutzt bisher nur kostenlos zur Verfügung gestellte Wetterdaten und ist damit im Prinzip auch ganz zufrieden. Mein Einwand, dass ein einziger wegen unerwartet – aber vorhersagbaren – auftretenden Wetterphänomenen verursachter Schaden die 5-Jahres-Kosten für professionelle Wetterdaten aus „guter“ Quelle locker übersteigen können, macht ihn zumindest nachdenklich.

Ich zeige ihm beide bei mir an Bord im regelmäßigen Einsatz befindlichen Softwarelösungen. Die „Seaman Pro“-Software des Kieler Anbieters Wetterwelt berechnet lediglich auf dem Großkreis vom Start- und Zielpunkt oder auch einer beliebig eingegebenen Route unter Berücksichtigung einer einfachen „Bezugsgeschwindigkeit“ (Fahrt bei vier Beaufort und 90° Windeinfallswinkel) auf der Basis eines für eine Fahrtenyacht typischen Polardiagramms.

Hier werden bei unterschiedlichen Windstärken und Einfallswinkel entsprechend höhere oder niedrigere Prozentwerte vorgegeben, die man allerdings individuell modifizieren kann. Ich habe das aber nicht gemacht, weil es einfach eine endlose Rechnerei von den Werten des ORC-Messbriefes in Prozentwerte mit häufigen Interpolationen (zwischen den vorgegebenen Windstärken bei Seaman Pro ist).

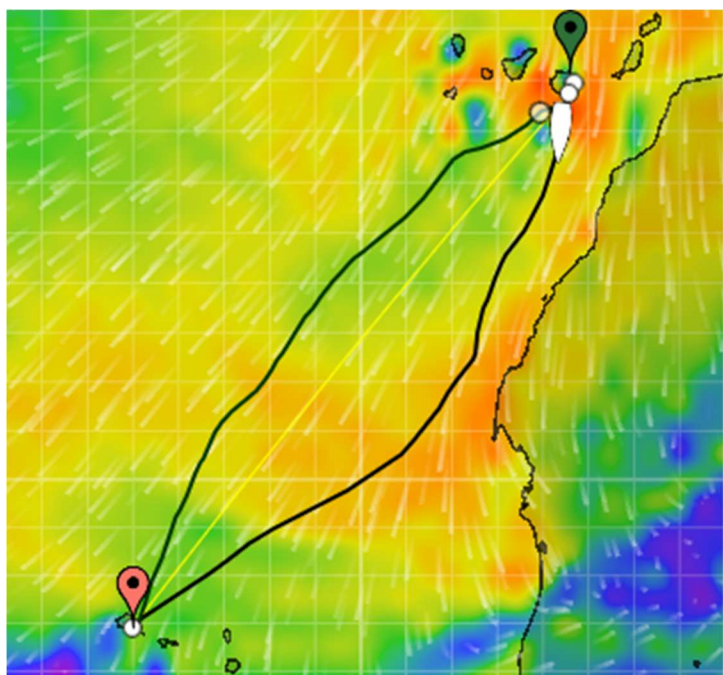
Wenn irgendwo in der Nähe günstigerer Wind zu erwarten ist, bleibt das von Seaman Pro unberücksichtigt. Es wird immer der kürzeste Weg entlang der definierten Wegepunkte gewählt, auch wenn ein Umweg vielleicht sinnvoll wäre.

Predict Wind macht das augenscheinlich eleganter. Hier werden gleich acht verschiedene Wettermodelle von verschiedenen meteorologischen Diensten auf der Basis eines sehr einfach zu erstellenden Polardiagramm mit absolut realistischen Werten analysiert und daraus die vermeintlich optimale Wetterroute berechnet.

Das bedeutet zwar in jedem Fall ein erheblich größeres Datenvolumen, was mit einer Kurzwellenanlage oder einem Satellitentelefon nicht zu bewältigen wäre. Dank Starlink ist das aber überhaupt kein Problem. Das herunterzuladende Datenpaket für die Auswertung aller Modelle ist für die Strecke von Las Palmas nach Mindelo etwa 650 Kilobyte groß, die Wetterwelt-Daten beanspruchen etwas weniger Volumen.

Inclusive der anteiligen Softwarelizenzengebühren gebe ich – basierend auf etwa 150 Segeltagen im Jahr - rund 1,50 € pro Tag für professionelle Wetterinformationen aus, ich finde das ausgesprochen fair.

Interessant ist, wie die verschiedenen Routen voneinander abweichen, wobei ich in der Grafik unten – wegen der besseren Übersichtlichkeit nur die von Miro und mir zumeist benutzten Daten auf der Basis des für die NYALA berücksichtigten Polardiagramms heranziehe:



Farbe/Modell Route	Strecke	vorhergesagte Reisezeit	Durchschnitts- geschwindigkeit	max. Wind	max. Böen
Gelb/Seaman	864 sm	127,5 h	6,77 kn	13 kn/4 Bft.	17 kn/5 Bft.
Grün/GFS	945 sm	142,3 h	6,64 kn	18 kn/5 Bft.	24 kn/6 Bft.
Schw./ECMWF	926 sm	134,9 h	6,86 kn	20 kn/5 Bft.	26 kn/6 Bft.

Wenn denn der Wind tatsächlich so eintreten sollte – und davon muss man ja zunächst mal ausgehen, würde die „günstige“ Lösung (GFS-Daten) etwa 15h länger dauern und aufgrund der stärkeren Böen das Material stärker belasten. Das gilt in ähnlicher Form auch für die ECMWF-Variante von Predict Wind, die mutmaßlich auf denselben Rohdaten beruht wie der direkte und schnellste Weg von Wetterwelt, für den ich mich in diesem Fall entscheiden würde.

Für Miro käme der Weg dicht unter der afrikanischen Küste nach schlechten Erfahrungen mit Treibnetzen, in denen er sich vor ein paar Jahren verfangen hat, allerdings ohnehin nicht in Frage...

Am Abend geht es wieder zum Stammtisch in die Sailors Bay. Der Kontakt zu den netten Seglern tut mir gut, allein an Bord wäre es doch reichlich öde. Miro und Juli erzählen von einem Autoausflug nach Telde, wo sie heute waren. Dort gibt es unter anderem einen Baumarkt und den größten Gashändler der Insel. Miro bietet an, dass er mit mir am Freitag dort noch mal hinfahren würde, weil auch er seine Gasflaschen füllen lassen möchte. Prima!

Donnerstag, 17.09.:

Ich habe schlecht geschlafen, weil mir die Fischernetze unter der afrikanischen Küste Sorgen bereitet haben. Davon habe ich zumindest in den mir vorliegenden Seekarten noch keine Warnungen gesehen.

Eine gezielte Recherche morgens um drei Uhr (!) im Internet bestätigt Miro's Aussagen jedoch voll. Die Küstengewässer von Marokko und Mauretanien gehör(t)en zu den fischreichsten

Regionen weltweit. Dementsprechend viele zum Teil kilometerlange und schlecht bezeichnete Stell- und Treibnetze soll es dort geben.

Sie sollen aber nur im Kontinentalschelfbereich, überwiegend bis zur 200 m-Linie weit hinausreichen. Die liegt teilweise immerhin rund 60 Seemeilen weit vor der Küste. Wenn man sich so ein Netz gründlich einfängt, sind schnell ein paar Stunden Vorteil passé...

Um halb sieben steht auch für mich fest, dass der Weg dicht unter die afrikanische Küste keine Option ist. Beruhigt schlafe ich wieder fest ein, jedenfalls für eine halbe Stunde.

Dann ruft meine Tochter Ylva an, um ein bisschen mit mir zu schnacken. Auch wenn ich noch etwas schlaf-trunken bin, freue ich mich doch sehr über ihren Anruf. Mit Maya hatte ich gestern telefoniert. Beiden Mädels geht es gut, Ylva überlegt zwischen dem ersten und zweiten Staatsexamen im Ausland den Mastertitel in Jura zu machen und Maya hat auch in ihrem neuen Hoteljob viel Spaß. Klasse!

Nach dem Telefonat mit Ylva bin ich richtig wach und mache mich mit dem Fahrrad zum Spar-Laden auf, wo ich Brötchen und Wurst einkaufe. Auf dem Rückweg erstehe ich die schon gestern erwähnten Ersatzschoten für die Genua und komme erstaunlich günstig dabei weg.

Jetzt gibt es Frühstück und danach geht's an die Vorbereitung der neuen Schoten, die ebenfalls einen Schlauchüberzug am vorderen Ende erhalten. Den Nachmittag verträdele ich mit Lesen in Bobby Schenk's Blauwasserbuch, was mir aber nicht so gut gefällt wie das von Sönke Roever, was viel kompakter die Themen abhandelt.

Zum Dinner gibt es eine frisch gekochte Reispfanne mit frischen Paprika, Zwiebeln und Hackfleisch, die auch für morgen noch reichen sollte. Noch schnell spülen und dann ist Feierabend für heute...