

*»Am Ende des Lebens bereuen wir nicht die Dinge, die wir getan haben,
sondern die Dinge, die wir nicht getan haben.«*

*Für meine fünf Mitsegler, sowie allen,
die uns auf unserer abenteuerlichen Reise
unterstützt haben.*



ATLANTIK ÜBERQUERUNG

**Ein
Reisebericht
mit Fehleranalyse und
praxisnahen Ratschlägen
für die OST-WEST Passage**

ALEXANDER HESSE

4. Auflage

Copyright © 2024 Alexander Hesse

Coverdesign, Satz & Layout von: Alexander Hesse

ISBN Softcover: 978-3-384-39052-3

ISBN Hardcover: 978-3-384-39053-0

ISBN E-Book: 978-3-384-39054-7

Druck und Distribution im Auftrag des Autors:
tredition GmbH, An der Strusbek 10, 22926 Ahrensburg, Germany

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter:

tredition GmbH, Abteilung "Impressumservice", An der Strusbek 10,
22926 Ahrensburg, Deutschland.

Inhalt

	Vorwort	9
	Einleitung	13
TEIL I	Vorbereitung der Reise	
KAPITEL 1:	Die Yacht	25
KAPITEL 2:	Die Besatzung	29
KAPITEL 3:	Die Törnplanung	35
KAPITEL 4:	Die Aufgaben	37
KAPITEL 5:	Bekleidung und Ausrüstung	47
KAPITEL 6:	Zeit der Vorbereitung	51
TEIL II	Beginn der Reise	
KAPITEL 7:	Anreise nach Las Palmas	57
KAPITEL 8:	Vorbereitungen zum Ablegen	71
KAPITEL 9:	Gale Warning	83
KAPITEL 10:	Aufbruch in die Karibik	101
KAPITEL 11:	Seekrankheit und Crewausfall	109
KAPITEL 12:	Zusammentreffen mit Squall	119
KAPITEL 13:	Kontakt mit dem Passatwind	131
KAPITEL 14:	Routenänderung auf die Kapverden	145
KAPITEL 15:	Probleme mit dem Getriebe	155
KAPITEL 16:	Vorbereitungen zum Landgang	163
KAPITEL 17:	Zwischenstopp auf den Kapverden	171
KAPITEL 18:	Kurs in Richtung Karibik	185
KAPITEL 19:	Passieren einer Gewitterzone	191
KAPITEL 20:	Der Bootsmannstuhl	197
KAPITEL 21:	Stimmen im Wind	203

KAPITEL 22:	Der Tank wird leer gefahren	209
KAPITEL 23:	Passatbesegelung	217
KAPITEL 24:	Wasser im Schiff	223
KAPITEL 25:	Umbuchen der Flüge	231
KAPITEL 26:	Bergfest ohne Feier	239
KAPITEL 27:	Stromausfall	243
KAPITEL 28:	Bord-WC defekt	251
KAPITEL 29:	Absolute Windstille	259
KAPITEL 30:	Mayday	265
KAPITEL 31:	Warten auf Hilfe	273
KAPITEL 32:	Hilfeleistung auf See	281
KAPITEL 33:	Reparaturversuche	291
KAPITEL 34:	Kurs auf Saint Martin	297
KAPITEL 35:	Land in Sicht	303
KAPITEL 36:	Rückgabe der Yacht	319
KAPITEL 37:	Umzug ins Appartement	331
KAPITEL 38:	Inseltour auf Saint Martin	337
KAPITEL 39:	Abschiedsessen	341
KAPITEL 40:	Rückreise nach Deutschland	345

TEIL III

Nachbereitung der Reise

KAPITEL 41:	Zeit nach der Reise	351
KAPITEL 42:	Gesamtkosten	357
KAPITEL 43:	Bewertung	361
	Aufgabenpaket 1 (Organisation): Wolfgang	390
	Aufgabenpaket 2 (medizinische Versorgung): Doc	392
	Aufgabenpaket 3 (Verpflegung): Roland	393
	Aufgabenpaket 4 (Dokumentation): Holger	395
	Aufgabenpaket 5 (Transport): Thomas	397
	Aufgabenpaket 6 (Kommunikation): Alex	398
KAPITEL 44:	Schlusswort	407
	Über den Autor	411
	Glossar	413

Vorwort

Meine Begeisterung für das Segeln wurde während eines Sommerurlaubs in mir geweckt. Vom Strand aus verfolgte ich sehnsüchtig die vorbeiziehenden weißen Segelyachten am Horizont. Ich erfuhr, dass die meisten der Yachten Charterschiffe auf Wochenbasis waren. Um eines dieser Schiffe zu mieten – oder wie es im Sprachgebrauch richtig heißt, zu chartern –, brauchte ich lediglich einen Führerschein und ein paar interessierte Mitsegler. Die Kosten, geteilt durch die Anzahl der Mitsegler, waren mit denen eines Hotelurlaubs vergleichbar – nur mit dem deutlichen Unterschied, dass die Reise auf einer Segelyacht weitaus mehr Spaß und Abwechslung als in einem Hotel versprach.

Zu dem Zeitpunkt war ich 28 Jahre alt, hatte ein paar Jahre zuvor mein Studium abgeschlossen, war gerade ins Berufsleben gestartet und auf der Suche nach einer neuen Herausforderung. Für mich war in dem Moment klar: Eines Tages wollte ich selbst am Steuer einer dieser Segelyachten stehen. Ein halbes Jahr später habe ich an einen einwöchigen Segeltörn als Mitsegler in der kroatischen Adria teilgenommen. Ich wollte sehen, ob mir das Segeln lag. Diese Woche hat mich sofort überzeugt und wenig später machte ich mich mit viel Motivation daran, die entsprechenden Führerscheine zu erwerben: zuerst den *Sportbootführerschein See* (SBF-See) und *Binnen* (SBF-Binnen), ein paar Jahre später folgte der *Sportküstenschifferschein* (SKS). Regelmäßig habe ich an verschiedenen Ausbildungstörns auf der Ostsee und im Mittelmeer teilgenommen.

Meine seglerische Erfahrung erstreckte sich bis dahin auf Segeltörns mit einer Dauer von maximal zwei Wochen. In mir wuchs der Wunsch, immer weitere Etappen zurückzulegen und auf Langfahrt zu gehen. Eine Atlantiküberquerung mit einer Segelyacht war eines meiner nächsten Ziele. Im Internet bin ich auf Angebote von gewerblichen Anbietern gestoßen, die Plätze für eine Atlantiküberquerung anbieten. Die vier Wochen zusammenhängender Urlaub und die Unsicherheit, mit wem ich in diesem langen Zeitraum zusammen an Bord sein würde, haben mich zunächst abgehalten. Wenn ich so eine Reise unternehmen würde, dann wollte ich die Crew vorher kennenlernen und keine unangenehmen Überraschungen auf See erleben.

Ein paar weitere Jahre gingen dahin, dann erhielt ich völlig überraschend aus meinem Bekanntenkreis das Angebot, an einer Atlantiküberquerung teilzunehmen. Das Angebot schien perfekt: Ich kannte den Schiffsführer und nach kurzer Überlegung sagte ich zu.

In diesem Buch werde ich von meiner Atlantiküberquerung auf einer Segelyacht im Jahre 2014 berichten. Ich werde erzählen, wie ich zu dem Angebot gekommen bin, was für ein Schiff wir hatten und wie sich die Crew zusammensetzte. Ich werde beschreiben, wie wir uns auf die Reise vorbereitet haben und welche Aufgaben jeder von uns übernahm. Jedem Tag auf See werde ich ein eigenes Kapitel widmen, in dem ich die besonderen Erlebnisse noch einmal schildere.

An dieser Stelle soll eines vorweggenommen werden: Unsere Reise ist trotz monatelanger und intensiver Vorbereitung anders verlaufen, als geplant: Das Wetter passte nicht zu den Vorhersagen, wir hatten zu wenig Kraftstoff an Bord und die Route musste ungeplant werden. Am Ende gingen unsere Lebensmittel- und Wasservorräte zur Neige. Als ob die Situation nicht schon angespannt genug gewesen wäre, kamen laufend unvorhergesehene technische Defekte hinzu. Am Ende wurden wir zum Seenotfall und waren auf fremde Hilfe angewiesen. Die Euphorie zu Beginn der Reise ist zunehmend Enttäuschung gewichen. Zu den technischen Rückschlägen gesellten sich bald auch Spannungen zwischen den Teilnehmern. Am Ende der Reise wurde mein Wunsch, endlich heil und sicher wieder an Land zu kommen, immer größer.

Noch Jahre später habe ich mich intensiv mit der Frage beschäftigt, ob unsere Atlantiküberquerung durch eine bessere Vorbereitung und andere Entscheidungen an Bord nicht erfolgreicher hätte ablaufen können. Dem Segeln bin ich nach dieser Überfahrt treu geblieben, habe mich stetig weiter qualifiziert und neue Erfahrungen gesammelt. Wenn ich mir heute die Einträge aus unserem Logbuch durchlese, komme ich zu dem Schluss, dass ich viele Entscheidungen von damals heute anders treffen würde.

Das Ziel dieses Buches ist es, meine persönlichen Erfahrungen und Erkenntnisse weiterzugeben, damit die Fehler, die uns bei der Vorbereitung und während der Atlantiküberquerung passiert sind, von anderen Seglern nicht wiederholt werden. Ich hätte mir dieses Buch bereits vor meiner ersten Atlantiküberquerung gewünscht. Unsere Überfahrt wäre für alle Teilnehmer sicherer und erfolgreicher verlaufen.

Das Buch richtet sich an Skipper, Co-Skipper und Mitsegler, die mit einer Atlantiküberquerung einen außergewöhnlichen Segeltörn wagen wollen. Es ist aber auch für Menschen geschrieben, die noch keine Berührungspunkte mit dem Segeln haben und sich einen besonderen Lebenstraum erfüllen möchten.

Bevor es nun richtig losgeht, will ich an dieser Stelle noch zwei Dinge erwähnen. Erstens: Im Segeln gibt es eine endlose Anzahl an Fachbegriffen. Um niemanden unterwegs zu verlieren, habe ich die wichtigsten Begriffe im Anhang in einem Glossar erläutert. Zweitens: Bei diesem Buch handelt es sich um einen authentischen Bericht. Die beschriebenen Situationen und Ereignisse haben sich tatsächlich so ereignet und hinter den Protagonisten stehen real existierende Personen. Damit deren Privatsphäre gewahrt bleibt, habe ich die Namen und Wohnorte geändert. Ebenso habe ich andere Schiffsnamen, Rufzeichen und MMSI-Nummern verwendet. Damit soll dem Motto entsprochen werden: *Was auf See passiert, bleibt auf See.*

Einleitung

An einem Sonntagnachmittag im Februar liege ich entspannt auf meinem Sofa. Durch das große Fenster in der Dachschräge über mir blicke ich in den blauen Himmel. Ich schließe meine Augen und versuche, etwas abzuschalten. Morgen beginnt für mich eine neue anstrengende Woche. Der Job im Büro ist neu, die Kollegen und das Aufgabengebiet ebenso.

Das Vibrieren meines Smartphones holt mich aus meinen Gedanken. Die im Display angezeigte Nummer ist fremd. Vermutlich hat sich jemand gewählt. Mit einem kurzen »Hallo« melde ich mich.

Eine männliche, freudig klingende Stimme meldet sich: »Hallo Alexander, hier ist Wolfgang. Kennst du mich noch?«

Ich habe keine Ahnung, wer der Anrufer ist, und überlege. Aus meiner Verwandtschaft ist es keiner. Vielleicht ein Kollege? Das muss aber schon lange her sein. »Hallo, ich komme gerade nicht drauf«, gebe ich zu.

»Wir waren vor ein paar Jahren gemeinsam in Kroatien segeln. Ich war Skipper und du einer meiner Mitsegler.«

Langsam dämmert es mir: »Hey, ja, na klar, jetzt erinnere ich mich. Hallo Wolfgang, das ist ja schon ewig her«, sage ich erfreut.

Vor mir tauchen die Bilder meines ersten Segeltörns auf. Wir hatten eine schicke, moderne französische Segelyacht, mit der wir eine Woche lang an der Adriaküste entlangesegelt sind. Jeden Abend lagen wir in einer anderen Marina oder ankerten in einer Bucht. Der Urlaub war unvergesslich. In dieser Woche muss ich mich mit dem Segelvirus infiziert haben. Zu gern würde ich das Erlebnis wiederholen. Der Segeltörn mit Wolfgang liegt schon viele Jahre zurück, dennoch fühlt es sich für mich an, als wäre es erst im letzten Sommer gewesen.

Er erzählt mir, dass er noch immer Mitsegeltörns für zahlende Gäste anbietet, zusätzlich auch Schwerwettertörns für angehende Skipper, die es etwas extremer mögen. Ich erzähle ihm von meinen regelmäßigen Ausbildungstörns auf der Ostsee und im Mittelmeer und dass ich im letzten Jahr den Sportküstenschifferschein absolviert habe.

Wolfgang hört interessiert zu und kommt dann zur Sache: »Sehr schön. Ich glaube, ich habe da etwas für dich. Ein Bekannter hat mich gefragt, ob ich seine Yacht in die Karibik überführen kann. Starthafen ist Las Palmas auf

den Kanarischen Inseln. Zielhafen soll Philipsburg auf Saint Martin in der Karibik sein. Zeitraum der Überführung ist am Ende des Jahres. Also eine richtige Transat. Er hat mich gefragt, ob ich das für ihn als Skipper übernehmen kann. Die Frage ist nun: Hast du Lust, mit dabei zu sein?»

Mein Herz schlägt schneller. Ich spüre, wie ich meinem Ziel einer Atlantiküberquerung näherkomme. Obendrein mit Wolfgang, einem erfahrenen Segler, den ich bereits kenne. »Das Angebot klingt interessant. Eine Atlantiküberquerung hat mich schon immer interessiert.«

»Das freut mich zu hören«, meint Wolfgang, »denn ich brauche noch einen Co-Skipper, also einen Stellvertreter für mich als Schiffsführer. Jemanden der richtig Ahnung vom Segeln hat und auf den ich mich voll und ganz verlassen kann. Auf unserem letzten Törn in Kroatien waren wir ein super Team. Wäre das was für dich?«

Die Anfrage kommt für mich überraschend. Am liebsten würde ich sofort zusagen. Meine Gedanken überschlagen sich und viele Fragen türmen sich in mir auf. Bisher bin ich immer in Küstennähe und in Sichtweite zum sicheren Festland gesegelt. – Bei diesem Törn wäre das anders. Wochenlang hätten wir kein Land in Sicht. Ich spüre den Respekt vor dem Atlantik.

»Dann setzen wir in diesem Jahr bestimmt mit der ARC über?«, frage ich schließlich.

»Nein«, meint Wolfgang, »wir fahren alleine und ohne ARC. Ich brauche kein betreutes Segeln. Wir haben alle Segelerfahrung und wollen unterwegs auch etwas dazulernen. Die ARC startet außerdem bereits vor uns.« Er lacht kurz »Aber vielleicht holen wir unterwegs noch ein paar Teilnehmer ein.«

»Hast du denn Erfahrung mit so einem Törn und bist du schon einmal über den Atlantik gesegelt?«

»Nein«, antwortet Wolfgang, »darum will ich das Projekt jetzt endlich mal in Angriff nehmen. Mich reizt der Gedanke schon länger und ich will diesen Schritt jetzt gehen.«

»Was für ein Schiff hast du in Aussicht?«

»Es handelt sich um eine topgepflegte und gewartete 40-Fuß-Eigneryacht, gebaut 2005, mit allen erdenklichen Extras. Die Yacht habe ich mir vor ein paar Tagen persönlich in Kroatien angeschaut. Alle Reparaturen wurden regelmäßig durchgeführt und vom Eigner wurde für die Atlantiküberquerung sogar noch eine neue Rettungsinsel gekauft.« Wolfgang nennt den Hersteller vom Schiff, der ist mir allerdings unbekannt. »Das ist eine polnische Yacht«, erklärt er. »Auf das Schiff kommt es aber gar nicht an, schließlich ist jedes Schiff nur so gut wie seine Mannschaft.«

Die Mannschaft ist ein gutes Stichwort und für mich ein wichtiges Thema. Mich interessiert, mit wem ich Zeit an Bord verbringen soll. Vielleicht ergeben

sich während der Reise interessante Kontakte oder neue Freundschaften? »Was ist mit der Crew? Wer ist noch mit an Bord? Ist der Eigner auch dabei?« »Also insgesamt sind wir zu sechst, alles Männer zwischen Anfang 40 und Mitte 60. Die Teilnehmer sind mir alle persönlich bekannt. Von Holger und Roland weiß ich, dass die beiden regelmäßig Charters und Segelerfahrung mitbringen. Roland ist leidenschaftlicher Koch und hat sich freiwillig gemeldet das Kochen zu übernehmen. Den Thomas habe ich auf einem meiner Mitsegeltörns kennengelernt. Den kannst du stundenlang ans Steuer stellen, ohne dass ihm das etwas ausmacht. Gerd ist mein Nachbar und ich kenne ihn schon seit Jahren. Er wird unser Schiffsarzt. Er ist der Einzige, der noch nicht so viel Segelerfahrung hat, aber das nötige Wissen bringe ich ihm ganz schnell bei.« Wolfgang lacht. »Das Wichtigste ist aber, dass alle gut drauf sind, Humor haben und Spaß verstehen. Ach ja, der Eigner wird nicht mit dabei sein. Er hatte anfangs überlegt mitzukommen, aber es passt zeitlich bei ihm nicht.«

Dass der Eigner nicht mit an Bord ist, sehe ich als Vor-, aber auch als Nachteil. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass es sehr anstrengend sein kann, wenn der Eigner mit an Bord ist und aus seiner Sicht nicht sorgfältig genug mit dem Schiff umgegangen wird. Nachteile sehe ich bei Problemen, da meist nur der Eigner mit dem Schiff so richtig vertraut ist. Meine Gedanken drehen sich weiter und um das Wetter: »Wie sieht es mit schweren Stürmen und hohem Wellengang auf so einer Atlantiküberquerung aus?«, frage ich, »hält die Yacht den Stürmen und Wetterextremen stand?«

»Also da mach dir mal keine Sorgen«, meint Wolfgang, »wir segeln auf der Barfußroute und außerhalb der Hurricane-Saison. Zeitpunkt ist Ende November. Das ist die sicherste Zeit für unser Vorhaben. Das Meer hat sich abgekühlt und mit schweren Stürmen ist nicht mehr zu rechnen. Stattdessen wird ein konstanter und gleichmäßiger Passatwind von zehn bis fünfzehn Knoten wehen. Die Wellenhöhe kann bis zu sechs Meter betragen, aber aufgrund der Wellenlänge von mehreren Hundert Metern spürst du kaum Seegang. Die Überfahrt wird völlig entspannt ablaufen. Und was die Sicherheit der Yacht angeht, brauchst du dir auch keine Gedanken zu machen. Die Yacht ist Klasse A zertifiziert und hochseetauglich. Es kann also nichts passieren.« Lachend fügt er hinzu. »Außerdem verträgt jedes Schiff mehr als die Mannschaft.«

Die Worte von Wolfgang klingen beruhigend. Ich verstehe in dem Moment zwar nicht genau, was die letzte Redewendung – *das Schiff verträgt mehr als die Mannschaft* – bedeutet, werde mich aber zu einem späteren Zeitpunkt noch gut daran zurückerinnern.

»Eine Sache wäre da noch. Auf so einer Reise muss natürlich jeder ein paar Aufgaben übernehmen. Bei dir habe ich an das Thema Kommunikation

gedacht. Wir müssen auf See kommunizieren und mit anderen Schiffen in Kontakt treten können. Also welche Reiseroute wir fahren und wie das Wetter wird. Wetter ist auch ein ganz wichtiges Thema. Wir müssen auf See Wetterberichte abrufen können. Ab und zu wollen wir auch unseren lieben Daheimgebliebenen ein Lebenszeichen senden. Sitzen wir gerade entspannt an Deck oder haben mal wieder einen dicken Fisch an der Angel gehabt. Wäre das nicht ein spannendes Thema für dich, in das du dich einarbeiten kannst?»

Das Thema *Kommunikation* liegt mir und interessiert mich. Ich kann mir gut vorstellen, mich damit über einen langen Zeitraum intensiv zu beschäftigen. »Kommunikation ist ein interessantes Thema und die Aufgabe kann ich gern übernehmen.«

»Es gibt da noch eine andere Sache«, meint Wolfgang. »Ich brauche an Bord einen zweiten Mann, der auch einen Funkschein hat. Wenn ich zum Beispiel oben am Steuer stehe, muss jemand unter Deck das Funkgerät bedienen können. Am besten jemand mit dem großen LRC-Funkschein. Derzeit bin ich von der Crew als Einziger im Besitz eines Funkscheins. Wie sieht es bei dir aus? Hast du einen? Idealerweise den großen LRC?«

Mich wundert, dass von den anderen Teilnehmern niemand einen Funkschein hat. Meinte Wolfgang nicht eben noch, dass einige der Teilnehmer regelmäßig chartern und Segelerfahrung mitbringen? Ich denke nicht weiter darüber nach. Das Thema Funkschein habe ich bisher immer vor mir hergeschoben. Auf meinen Mitsegel- und Praxistörns brauchte ich keinen. Es reichte aus, dass der Schiffsführer einen hatte. Die Aussicht auf die Teilnahme an diesem Atlantiktörn ändert natürlich einiges und damit habe ich die notwendige Motivation. »Der Funkschein steht bei mir schon länger auf der Liste und die Ausbildung kann ich bis zum Törnbeginn absolvieren.«

»Super«, meint Wolfgang begeistert, »damit würde eine große Last von mir abfallen. Sonst käme das auch noch auf mich zu. Der ganze Aufwand soll aber auch entsprechend entlohnt werden. Wenn wir unsere Atlantiküberquerung erfolgreich absolvieren, dann winkt für uns vielleicht sogar ein Auftritt vor Publikum auf der nächsten Bootsmesse. Wir können dann von unseren Abenteuern berichten und vielleicht werden wir sogar noch berühmt.« Wolfgang lacht und ergänzt: »Selbstverständlich biete ich dir als mein Co-Skipper für den Messebesuch einen Schlafplatz bei mir an.«

Ich kann mir noch nicht vorstellen, dass ich auf einer Messe vor anderen erfahrenen Seglern als gefragter Experte auftreten soll. Wenn es sein muss, nehme ich aber daran teil. Für mich stehen die Erlebnisse und Erfahrungen der Atlantiküberquerung im Vordergrund. »Welche Kosten werden auf uns zukommen?«, frage ich.

»Also die Kosten für die Atlantiküberquerung werden sehr niedrig ausfallen«, meint Wolfgang. »Der Eigner will für die Nutzung der Yacht eine kleine Gebühr in Höhe von sechshundert Euro pro Person haben. Die Gebühr ist gering gegenüber den Kosten, die kommerzielle Anbieter für eine Atlantiküberquerung verlangen. Dazu kommen noch die Kosten für die Bordkasse. Da wir unterwegs keine weiteren Marinas anlaufen und jeden Tag selbst kochen, werden die Kosten der Bordkasse auch sehr gering sein. Ich schätze irgendwas zwischen dreihundert und fünfhundert Euro. Die größten Kosten entstehen durch die Flüge. Ich kenne aber ein Reisebüro, das sich auf die Vermittlung von Flügen für Yachtcrews spezialisiert hat. Dort hole ich ein Angebot für uns als Crew ein. Die Kosten werden aber günstiger sein, als wenn jeder für sich selbst bucht. Aus dem Bauch heraus würde ich noch mal mit tausend Euro pro Person rechnen.« Wolfgang fügt noch hinzu: »Die Kosten sollen auf unserer Reise so gering wie möglich sein und alle unnötigen Ausgaben sollen vermieden werden.«

Die Kosten fallen in der Tat gering aus. Nach meinen Recherchen verlangen gewerbliche Anbieter für den Platz an Bord einer Atlantiküberquerung pro Person einige Tausend Euro. Hinzu kommen die Kosten für die Bordkasse sowie den Hin- und Rückflug. Mir wird der Vorteil eines persönlichen Segelnetzwerkes für interessante und außergewöhnliche Törns abseits der kommerziellen Angebote bewusst. Mich interessiert noch der genaue Zeitraum: »Wann genau werden wir starten und wie viele Tage werden wir unterwegs sein?«

»Nun, die Anreise ist am 26. November in Las Palmas geplant. Wir brauchen ein paar Tage Zeit, um die Yacht zu übernehmen, die Einkäufe zu erledigen und alles noch einmal durchzuchecken. Am 28. November will ich in Las Palmas die Leinen loswerfen und in Richtung Karibik starten. Für die Überfahrt plane ich knapp drei Wochen ein. Dazu kommt noch ein Zeitpuffer, um die Yacht in Philipsburg vernünftig an den Eigner zurück zu übergeben. Am 22. Dezember fliegen wir dann zurück nach Deutschland. Das Beste kommt aber noch: Falls wir schneller sind, können wir die Zeit dazu nutzen, um noch etwas durch die Karibik zu segeln, am Strand zu liegen und *Planters Punch* zu trinken. Wir werden bis Weihnachten wieder zu Hause sein und können dann einiges erzählen.« Wolfgang lacht. »Wie sieht es aus? Bist du dabei?« Das Angebot kommt mir sehr gelegen. Gedanklich gehe ich meine persönlichen Hindernisgründe durch: Ich habe in meinem Leben keine besonderen Verpflichtungen, keine Familie, keine Kinder oder Angehörige, für die ich sorgen muss. In den letzten Monaten habe ich einiges an Geld beiseitegelegt. Meine Freundin kennt meine Leidenschaft und wird diese Entscheidung akzeptieren. Gedanken mache ich mir um das Thema *Urlaub*. Ich überschlage den Zeitraum. Insgesamt sind sechs Wochen erforderlich. Meine neue

Stelle habe ich zum Jahresanfang angetreten. Nach knapp einem Monat müsste ich bei meinem Arbeitgeber die Genehmigung für sechs Wochen zusammenhängenden Urlaub beantragen. Dass dieses Thema nicht gut ankommt, weiß ich jetzt schon. Egal, ich muss es einfach riskieren. »Ich habe große Lust, bei dem Törn mit dabei zu sein«, antworte ich, »vorher muss ich mit meinem Arbeitgeber noch klären, ob mir der lange Urlaubszeitraum genehmigt wird. Bis wann brauchst du denn meine Rückmeldung?«

»Es reicht aus, wenn du mir deine Entscheidung bis zum Ende der Woche mitteilst.«

»Gut«, sage ich. »Ich melde mich bei dir. Dann kann ich dir verbindlich mitteilen, ob ich dabei bin.«

»Alles klar, dann verbleiben wir so. Ich warte auf deine Rückmeldung und würde mich riesig freuen, wenn es bei dir klappt.« Wolfgang legt auf.

Ich speichere die Nummer in meinem Telefon und hoffe, diese in nächster Zeit noch öfter zu brauchen.

Ein Gedanke kommt mir in den Sinn: Im vergangenen Jahr hat mir auf einem meiner Praxistörns ein Segellehrer von seiner Atlantiküberquerung als Mitsegler erzählt. Der Plan sah vor, den Atlantik mit einer Segelyacht von Ost nach West zu überqueren. Unterwegs ist der Diesel ausgegangen und der Schiffsführer hat über Funk fremde Hilfe anfordern müssen. Von einem hilfeleistenden Frachtschiff wurde ein Kanister mit Kraftstoff sowie ein Korb mit Lebensmitteln heruntergelassen. Nach dem Tanken wurde festgestellt, dass sich in dem Kanister kein Diesel, sondern Schweröl befand. Die gesamte Tankanlage musste daraufhin auf See gereinigt und Hilfe von einem weiteren Schiff angefordert werden. Das Fazit meines Segellehrers klang ernüchternd: »Ein Atlantiktörn ist total langweilig und monoton, weil du die ganze Zeit nur geradeaus segelst. Außerdem lernst du nichts dazu. Auf dem Atlantik gibt es keine Yachthäfen oder Buchten, wo du Anlege- oder Ankermanöver üben kannst. Auch hast du keine Gezeiten oder Strömungen, die zu berücksichtigen sind.« Ergänzend fügte er mit sarkastischem Unterton hinzu: »Es findet sich eine Truppe von ahnungslosen Tölpeln zusammen, die auf der Suche nach etwas Abenteuer und Abwechslung ein meist älteres Boot chartern, die Zeit, Strapazen und Risiken auf sich nehmen und den Besitzer von dem Boot am Ende sogar noch bezahlen. Ich würde eine Reise über den Atlantik niemandem mehr empfehlen.«

Ich übergehe den Gedanken. Bei uns wird die Überfahrt anders ablaufen. Morgen werde ich das Thema *Urlaub* bei meinem Arbeitgeber ansprechen. Etwas unsicher werde ich bei dem Gedanken, dass ich meinen gesamten Jahresurlaub für die Atlantiküberquerung nehmen muss.

Am nächsten Morgen fahre ich ins Büro. Im Kopf habe ich mir eine Argumentation zurechtgelegt. Ich werde mit offenen Karten spielen und direkt nach dem langen Urlaub fragen.

Nach der morgendlichen Besprechung ist es so weit. Ich gehe zu meinem Chef ins Büro und erzähle ihm, welch einmalige Gelegenheit sich mir bietet. Mein Chef befindet sich in den letzten Jahren seiner beruflichen Karriere und steht kurz vor der Rente. Durch seine runden Brillengläser schaut er mich eine Weile schweigend an. »Es ist schon sehr ungewöhnlich nach so einem langen Urlaub zu fragen. Am Jahresende kommt erfahrungsgemäß viel Arbeitslast auf uns zu. Wer soll das für Sie übernehmen?«

Ich habe gehaut, dass diese Frage auftauchen wird, und antworte: »Mit meinem Kollegen habe ich schon mal über den Zeitraum gesprochen. Er hat zugestimmt mich zu vertreten, wenn ich ihn dafür während seines Sommerurlaubs vertrete.«

»Haben Sie denn genügend Tage in diesem Jahr?«

»Ja, habe ich. Meinen Jahresurlaub habe ich noch nicht angerührt und mein Urlaub reicht aus, um den Zeitraum vollständig abzudecken.«

»Nun gut«, meint er. »Ihnen ist dann sicherlich auch klar, dass Ihnen in diesem Jahr kein weiterer Urlaub mehr zusteht. Bis November sind es noch knapp zehn Monate. Das ist eine lange Zeit. Wie wollen Sie sich denn in diesem Jahr erholen? Der Erholungsurlaub dient schließlich dazu, dass Sie Ihre Arbeitskraft regenerieren.«

»Bei meinem letzten Arbeitgeber habe ich am Ende des Jahres einen mehrwöchigen Urlaub gemacht«, antworte ich, »und habe mich dabei gut erholt. Mir wird die Zeit bis November nicht schwerfallen.«

»Und was wollen Sie machen, wenn Sie zwischendurch mal dringend einen Tag frei brauchen und Ihr Urlaub aufgebraucht ist? Es kann immer etwas Unvorhergesehenes sein.«

»Darüber habe ich mir auch schon Gedanken gemacht«, antworte ich.

»Falls ich einen Tag frei brauche, dann werde ich dafür Überstunden nehmen. Ich gehe davon aus, dass in diesem Jahr einige Stunden zusammenkommen werden.«

Mein Chef blickt mich erneut schweigend an. »Na gut«, sagt er, »ich merke, wie wichtig Ihnen diese Reise ist und sehe, dass Sie sich Gedanken gemacht haben. Ich will Sie auch nicht an Ihrem Vorhaben hindern. Dann stellen Sie mal Ihren Antrag und ich werde diesen genehmigen. Falls unser Abteilungsleiter Rückfragen haben sollte, komme ich noch einmal auf Sie zu.« Beim Verlassen des Büros fällt mir ein großer Stein vom Herzen. Ich spüre eine befreiende Erleichterung. Bevor es sich mein Chef noch anders überlegen kann, stelle ich meinen Urlaubsantrag.

»Ich bin dabei!«, verkünde ich ein paar Tage später freudig gegenüber Wolfgang am Telefon. »Mein Urlaub wurde diese Woche genehmigt und ich sage hiermit verbindlich zu. Wie sehen die nächsten Schritte aus?«

»Das sind ja richtig gute Nachrichten!«, meint Wolfgang. »Dann können wir jetzt in die konkreten Vorbereitungen einsteigen. Also, in den nächsten Wochen plane ich ein gemeinsames Crewtreffen, wo wir alle einmal zusammenkommen. Jeder soll sich vorher gesehen und gesprochen haben. Dort werde ich auch die Aufgaben verteilen und die geplante Route vorstellen. Den genauen Ort und Zeitpunkt teile ich dir noch per E-Mail mit.«

»Wunderbar«, antworte ich, »dann fange ich schon mal mit den Vorbereitungen für mein Aufgabenpaket an. Ich habe auch noch ein paar weitere Ideen für uns.«

»Mach das«, meint Wolfgang, »es gibt für uns eine ganze Menge zu tun. Wir fangen aber frühzeitig an.« Er macht eine kurze Pause. »Ich freue mich aber erst mal riesig, dass du mit dabei bist. Das wird garantiert ein super Ding!«