

Donnerstag, 20.08.:

Nachdem wir uns noch von Detlef verabschiedet haben, den wir vielleicht Ende Oktober in Las Palmas wiedertreffen, laufen wir um halb zehn aus. Kurz nach der Hafenausfahrt werden die Segel gesetzt. Dann schleichen wir uns bei nur sechs Knoten Wind aus Nord langsam gen Ostspitze der Insel.

Plötzlich rauscht das Polizeiboot – eben noch unser Nachbar im Hafen – mit Brassfahrt genau auf uns zu. Man erklärt uns, dass wir aus Sicherheitsgründen wegen einem kurz bevorstehenden Raketenstart entweder zurück in den Hafen oder mit Kurs 240° elf Meilen von der Küste weglaufen müssen. Das ist genau die falsche Richtung, unser Sollkurs ist 130°, trotzdem entschließen wir uns für diese Variante, weil die Rakete in angeblich 10 Minuten abheben soll.

Eine Stunde später fahren wir immer noch nach Südwesten. Jetzt reicht es mir, ich schalte unseren AIS-Sender ab, fahre eine Halse und gehe auf Kurs 127 Grad. Jetzt geht es – wenn alles gut läuft – vierhundertfünfundfünfzig Seemeilen immer in die gleiche Richtung.



Brassfahrt nach Südosten...

Den ganzen Tag rauschen wir mit sieben bis acht Knoten vorwärts, das macht richtig Spaß. Für Kathrin ist die Reise ein besonderes Erlebnis. Sie war noch nie auf dem Atlantik und ist auch noch nie mehrere Tage am Stück gesegelt. Auch der Windpilot ist für sie noch Neuland, sie lernt aber recht schnell.

Die Mädels verstehen sich prima und unterhalten sich viel. Grundsätzlich finde ich das prima; was Kurs und Trimm angeht, ist aber noch ein wenig Luft nach oben...

Es wird leider immer früher dunkel, um neun Uhr schalten wir schon die Positionslaternen ein, laut Wetterbericht erwartet uns eine ruhige Nacht mit zum erheblichen Anteil sternenklarem Himmel.

Freitag, 21.08.:

Um Mitternacht übernehme ich leicht groggy die Wache. Meine Frau hatte mich so lange wie es geht schlafen lassen, und mir schon wärmere Sachen bereitgelegt. Sehr liebevoll, sie ist schon ein Engel. Kathrin hat nun Freiwache und verholt sich in die Achterkammer.

Nici legt sich zuerst auf die Lee-Cockpitducht, bekommt dort aber schnell Rückenschmerzen. Ich entlasse sie auf die Salonkoje und gehe meine Wache in großen Teilen allein. So kann ich den Sternenhimmel und die himmlische Ruhe an Deck sehr genießen.



Sternenklarer Himmel und der aufgehende Halbmond

Um halb vier ist aber Feierabend mit Ruhe- Der Wind hat kräftig geraumt und gleichzeitig ordentlich abgeflaut. Wir schleichen nur noch mit drei Knoten dahin. Da die Segel ohne Wind darin nur wild hin- und her schlagen, rolle ich die Genua ein, das Groß bleibt als Stützsegel stehen. Bei 1.500 Umdrehungen laufen wir nun doppelt so schnell.

Um sieben Uhr darf ich endlich auf die „richtige“ Koje, nachdem ich schon auf der Cockpitducht in meiner Standby-Wache ein paar kleine Mützen voll Schlaf genommen habe. Die Damen haben mir eine Stunde Schlaf extra geschenkt. Wegen guter Führung oder weil sie den nervigen Skipper, der jedes ungenutzte Optimierungspotential gleich kommentiert??? Ich weiß es nicht, bin aber froh und dankbar, mich endlich richtig ausstrecken zu können.

Anderthalb Stunden später bin ich wieder wach und fühle mich frisch. Außerdem macht sich langsam der Hunger bemerkbar. Es wird Zeit zum Frühstück. Vorher gönne ich mir aber noch eine lauwarme Dusche, um den Schweiß vom Körper zu bekommen. Frisch abgeseift und mit Deo versehen, sollte ich jetzt auch wieder ganz manierlich riechen.

Bei diesem Thema fallen mir meine bisherigen Atlantiküberquerungen ein, wo es immer mindestens ein Crewmitglied gab, was es mit der Körperhygiene nicht so genau genommen hat. Es ist unglaublich, wie ein „Stinktief“ die Luft auf dem ganzen Boot verpesten kann. Ich bin froh, dass ich nur reinliche Menschen an Bord habe.

Die Damen tischen so richtig auf: Leckere Schnittchen, Honig- und Wassermelonen, mittelhart gekochte Eier; ein Traum!

Wenn jetzt noch ein wenig mehr Wind wehen würde, wäre es kaum auszuhalten. Ab elf Uhr frischt der Wind ein bisschen auf. Das während des Frühstücks gereifte Groß – die beiden Reffs haben wir eingebunden, damit das Segel in der toten Dünung weniger schlägt – bleibt vorerst unverändert, die Genua lassen wir mitziehen. Beide Segel bringen ein wenig, in Summe vielleicht einen halben Knoten mehr Vortrieb.

Um 12:00 Uhr brist es sogar noch ein wenig auf und wir können das lästige Rütteleisen vorerst abstellen. Laut Wetterprognose sieht es allerdings bis zumindest zum späten Nachmittag miserabel aus. Aber wer weiß, vielleicht haben wir ja ein wenig Glück. Erstmal freuen wir uns über die Ruhe. Das Wasser rauscht leise am Rumpf vorbei und „Ulla“ arbeitet ebenfalls ordentlich. Keine nervende Maschine, kein jaulender Autopilot!

The screenshot shows the SEAMAN PRO 1.5 software interface. The top menu bar includes 'Datei', 'Karte', 'Konfiguration', and 'Hilfe'. The main window is titled 'WETTER' and 'STRECKENWETTERREPORT StMaria-Funchal'. It is divided into two main sections: 'Streckenwetterreport' on the left and 'Törn-Einstellungen' on the right. The 'Streckenwetterreport' section displays trip details: Start (Fr 21.08.2026 11:30 LT), Geschwindigkeit (7.3 km), Gesamtdistanz (327.0 nm), Geschätzte Reisezeit (53:08:59 h), and Ziel (So 23.08.2026 16:38 LT). Below this are buttons for 'Speichern', 'Wiederherstellen', and 'Schließen'. The 'Törn-Einstellungen' section shows 'Reise Name: StMaria-Funchal', 'Geschw.profil: aktiv', 'Bezugsgeschw.: 7.3 kn', and 'Start: 21.08.2026 11:30 LT'. A note at the bottom of this section reads: 'Achten Sie bitte auf zum Törn zeitlich passende Wetterdateien.' Below these sections are two tabs: 'als TABELLE' (selected) and 'als METEOGRAMME'. The 'als TABELLE' tab displays a table with sailing data.

WP	Datum	Zeit (LT)	Breite	Länge	Distanz	COG	SOG	TWD	TWS	Böen	AWA	AWS	Welle...	Dünu...	Welle...	Strö...	Strö...	Luftdruck	Wetter	Temp...	Bede...
1	21.08.2026	11:30	35°32,9' N	22°23,4' W	0,0	123	5,0	29	2	6	P 26	5	1,4	185	6	0,5	101	1024	☀	23	12
	21.08.2026	14:00	35°26,2' N	22°10,5' W	12,4	123	3,8	331	3	5	P 44	2	1,4	186	7	0,3	190	1024	☀	24	0
	21.08.2026	17:00	35°20,1' N	21°58,9' W	23,7	123	3,0	290	5	6	S 152	3	1,4	5	6	0,5	241	1022	☀	24	0

Windprognose für Freitagnachmittag: Nicht zum Verrücktwerden!!

Leider hält die Freude nicht lang an, schon zwei Stunden später brummt das Rütteleisen wieder im Bauch der NYALA der Wind hat weiter links gedreht und fällt zum Abendessen schon fast achterlich ein.

Laut neuester Wetterprognose müssten wir schon Westwind haben, stattdessen haben wir (noch) Nordwest und fahren nach Südosten. Eine elende Schaukelei, weil die Dünung immer noch über einen Meter hoch ist. Das als Stützsegel erforderliche Großsegel steht immer noch im zweiten Reff, um das Segel zu schonen. Die Lazyjacks haben wir weggebunden, damit diese nicht dauernd in den Nähten des Segels scheuern. Hoffentlich dreht es bald.

Gegen 19 Uhr kommt endlich langsam die versprochene Winddrehung. Wir nehmen die Reffs im Großsegel raus, setzen den Bullenstander und baumen dann die Genua nach Steuerbord aus. Jetzt nur unter Segeln werden wir zwar etwas langsamer, dafür ist wieder Ruhe an Bord.

Nici hat das erste Mal vor dem Wind Wache. Ich zeige ihr, worauf sie beim Autopiloten achten soll und bleibe noch eine Weile neben ihr sitzen, um sie im Notfall unterstützen zu können. Nici hat ordentlich Respekt vor der Verantwortung für eine mögliche Patenthalse, macht aber nach ein paar Minuten einen prima Job. Außerdem hat Kathrin die Standby-Wache und kann sie unterstützen.

Einträchtig sitzen die Mädels auf der Steuermannsducht nebeneinander im Cockpit und unterhalten sich leise. Unter Deck ist es immer noch schwülwarm. Normalerweise fahren wir die Luken nachts geschlossen. Daran ist aber nicht zu denken, sonst würde man unter Deck keinen Schlaf finden.

Ich wälze mich von rechts nach links und klebe schon nach einer Stunde unter Deck wie ein Pritt-Stift. Nachdem ich alle Luken und Fenster geöffnet habe, wird die Luft schnell besser und nach ein paar Entspannungsübungen falle ich endlich in einen tiefen Schlaf, der leider von Nici schon nach gut zwei Stunden – allerdings sanft und liebevoll – beendet wird.

Es ist viertel vor zwölf, gleich beginnt meine Hundewache. Beim Schreiben der Null-Uhr-Zeile bemerke ich, dass unser Kurs nicht mehr richtig passt. Wir müssen etwa fünfzehn Grad anluven, was leider mit der ausgebaumten Genua nicht geht. Deshalb fahren wir noch bevor Kathrin auf die Koje geht ein All Hands-Manöver und nehmen den Spibaum raus, schiften die Genua und gehen wieder auf Sollkurs.

Samstag, 22.08.:

Die zwei Seemeilen, die wir nun in Lee der „Ideal-Linie“ fahren, sind absolut tolerabel und können durch ein wenig anluven innerhalb von meiner Wache wieder aufgeholt werden. Auch wenn ich langsam merke, dass mir Schlaf fehlt, genieße ich meine Hundewache in vollen Zügen.

Halbmond, kaum Bewölkung, ein fantastischer Sternenhimmel (man kann sogar die Milchstraße schimmern sehen) und ein leicht grün fluoreszierendes Kielwasser, durch das die NYALA mit teilweise siebeneinhalb Knoten gen Funchal pflügt. Herz, was willst Du mehr???

Zum Wachwechsel um vier Uhr übernimmt Kathrin die Wache und ich gehe auf Standby. Noch etwa 230 Seemeilen bis Funchal...

Um 11:00 Uhr passiert das erste kleinere Missgeschick des Tages. Ziemlich platt vor dem Wind unter Windpilot steuernd wirft eine Welle unser Heck nach Lee und das – natürlich mit einem nach achtern geführten Bullenstander - gesicherte Großsegel kommt back. Nici hat Wache und ist mit der Situation überfordert, weil sie so eine Situation noch nicht erlebt hat.

Statt den Windpilot auszukuppeln und massiv ins Rad zu greifen, versucht sie das Boot mit der Feineinstellung der Windsteueranlage wieder auf Kurs zu bringen. Erst ein beherztes Eingreifen von mir bringt uns wieder auf Kurs. Keiner ist Nici böse, aber sie selbst grämt sich ziemlich.

Bei diesem „Fuckup“ kamen gleich mehrere Ursachen zusammen. Eine Schauerböe ließ den Wind deutlich von 18 auf 25 Knoten (6 Windstärken) auffrischen und deutlich drehen. Nun lief die Welle nicht mehr in Windrichtung, dann reichte eine hohe Welle, um die Halse einzuleiten.

Zum Glück hat der Bullenstander gehalten, was gleich auch noch eine Rolle spielen wird. Erstmal kommt allerdings ein Reff ins Großsegel und der Spibaum raus. Nach Schiften der Genua läuft die NYALA mit nun gerefften Segeln wieder wie auf Schienen. Mit bis zu zehn Knoten rauschen wir die anderthalb Meter hohen Wellen runter.

Eine Stunde später sind wir wieder ausgebaumt unterwegs. Mittlerweile ist Kathrin an Deck und sieht, dass sich der andere Bullenstander an der Baumnock gelöst hat und außenbords schwimmt. Mit dem Bootshaken fische ich ihn rein, der von Tuned Riggs gemachte Spleiss im acht Millimeter dicken Dyneema-Kerngeflecht ist aufgegangen. Kein großes Ding, schnell ist ein neuer und zusätzlich vernähter Spleiß gemacht.

Am Nachmittag gibt es leider das nächste, nun wirklich ärgerliche Malheur. An einem Mastrutscher des Großsegels ist über dem zweiten Reff die Verbindung zwischen Ruscher und Vorliek, bestehend aus einem Stück 5mm-Gummileine aufgegangen. Nici fiert das Fall bis zu der relevanten Stelle, fädelt geschickt das Gummi wieder ein und macht sich flugs an das erneute Durchsetzen des Vorlieks. Dabei verheddert sich der obere Teil des Backbord-Lazyjacks mit dem oberen Mastrutscher. Nicht darauf vorbereitet, zieht Nici weiter, obwohl der Widerstand gewachsen ist.

Wir bemerken dies erst, als es zu spät ist. Nici meldet, dass der Akku des E-Wischers wohl leer ist, was eigentlich nicht sein kann. Ein Blick nach oben zeigt das Malheur. Unser Großsegel zierte nun ein kleines Fenster hinter dem Vorliek von etwa 10 x 5 cm Größe.

Um das Segel bergen zu können, müssen wir deutlich anluven. Dazu muss der Spibaum weg. Beim Wegstauen klemme ich mir den rechten Zeigefinger im Nockbeschlag ein, es gibt eine kleine, aber tiefe und relativ stark blutende Fleischwunde. Die Bordärztin Nici versorgt diese mit Klammerpflastern und einem Fingerverband schnell und professionell.

Ob wir den Schaden am Großsegel mit Bordmitteln reparieren können – das Material hätten wir – ist noch unklar, weil wir nicht wissen, ob unsere Nähmaschine das schwere Tuch verarbeiten kann. Auf jeden Fall ist das nicht in der hohen Atlantikdünung machbar, weil das Groß dazu wenigstens teilweise abgeschlagen werden müsste.

Aus dem schwankenden Schiff und auf einer schmalen Stufe stehend die filigranen Schrauben der oberen – mit Gurtband ausgeführten – Links zu lösen erscheint mir nicht verantwortbar. Das muss bis Funchal warten, wo es auch einen Segelmacher geben soll, der hoffentlich Zeit für die Reparatur hat. Unrepariert möchte ich das Groß nicht mehr setzen, das würde den Schaden mit hoher Wahrscheinlichkeit vergrößern.

Also humpeln wir nun auf der Genua bei nur noch 13-15 Knoten Wind von achtern mit nur noch Knoten weiter Richtung Funchal. Sch.....!! Ich entschieße mich, den Motor mitlaufen zu lassen, damit wir morgen ankommen.

Das Ganze erinnert mich an den Mist mit der Genua auf dem Weg von Muxia nach Ponta Delgada. Es gibt jedoch einen gravierenden Unterschied: Nici sieht nicht nur ein, dass sie hätte merken können, dass etwas nicht stimmen kann, wenn das Fall plötzlich zu schwer geht. Sie bietet auch wie selbstverständlich an, die Reparaturkosten zu tragen. Das war beim letzten Mal komplett anders. Von dem „Experten“ haben wir immer noch nichts gehört. Mistkerl!

Zum Abendessen gibt es Putengeschnetzeltes mit Paprika, Pilzen und Ofenkartoffeln. Die Nacht verläuft recht ruhig, lediglich der Frachter „Insular“, den wir mehrfach in Ponta Delgada gesehen haben, überholt uns in einer Seemeile Abstand an Backbord.

Auch die ersten fliegenden Fische habe ich schon gesehen, viel weiter nördlich, als ich das erwartet hätte.

Sonntag, 23.08.:

Um 00:00 Uhr beginnt meine Hundewache. In den letzten vier Stunden ist keine Logbuchzeile geschrieben worden. Beide Mädels haben das gestern ziemlich schleifen lassen, so geht das nicht, liebe Damen!

Inzwischen habe ich rausgefunden, dass es in Funchal wohl einen sehr netten, kompetenten und fairen Segelmacher geben soll. Jedenfalls sind die Rezensionen über ihn voll des Lobes. Schnell, gut, zuverlässig, preisgünstig. Da lasse ich das Segel dann doch lieber professionell reparieren, als unsere Nähmaschine zu quälen.

Ich schreibe ihn über Facebook an und frage, ob er unser Großsegel übermorgen reparieren kann. Wir würden es dann morgen nach der Ankunft gleich abschlagen und ihm entweder mit dem schon reservierten Mietwagen vorbeibringen oder es durch ihn abholen lassen.

Um kurz vor zwei Uhr weht es endlich beständig so stark, dass wir auch nur mit der ausgebaumten Genua im Schnitt fünf Knoten fahren. Nach etwa neun Stunden mit mitlaufender Maschine ist das eine wahre Wohltat. Jetzt nervt nur noch der Autopilot, der aber deutlich weniger regelmäßige Feinjustage benötigt als „Ulla“.

In meiner Standby-Wache merke ich, dass ich wirklich müde bin. Mit dem Lifebelt picke ich mich am Bügel vom Dodger ein, damit ich nicht von der Ducht rolle. Dann schlafe ich halbwegs ausgestreckt auf der Cockpitducht einen tiefen und erholsamen Schlaf, während uns Kathrin durch den Rest der Nacht schaukelt. Auch in meiner Freiwache nehme ich noch eine Mütze Schlaf auf der Salonkoje.



Sonnenaufgang am 23.08....



Die letzten Meilen nach Funchal, wegen Schaden am Groß nur unter ausgebaumter Genua

Zum Frühstück gibt es bergeweise Santa Maria-Melone und Ananas. Auf Brot und Rührei verzichten wir bewusst, der Linie wegen. Inzwischen ist auch Madeira schon schemenhaft am Horizont zu erkennen, noch gute 50 Meilen bis Funchal. Die Welle ist inzwischen drei Meter hoch, dazu scheint die Sonne von einem leicht bewölkten Himmel. Fein!



Sehr leckere Ananas, die nun aber weg muss...

Am frühen Nachmittag erhalte ich vom Segelmacher endlich Rückmeldung, nachdem ich ihn über Facebook, Email und WhatsApp angeschrieben habe. Die Antwort lautet leider: „I’ll be out of the office until September, 24“. Große Scheisse!

Auf meine Frage, ob es denn einen anderen Segelmacher auf der Insel geben würde antwortet er: „Sorry, I’m afraid I am the only one. I fly to Canada tomorrow morning 07:00...“ Ich schicke ihm drei weinende Smileys zurück. Ein paar Minuten später schreibt er: „If you bring in the sail today, I will try to fix it today.“

Darauf folgt ein Telefonat, in dem ich ihm die Ankunftszeit in Funchal mitteile, wo wir nicht vor 18 Uhr ankommen werden. Er meint, dass ihm das zu spät sei. Ich schlage den etwas kriminell anzulaufenden Hafen von Calhete vor, der fünfzehn Meilen weiter westlich liegt. Das ist ihm zunächst zu weit und ich überlege schon ob wir nur unter Genua zu den Kanaren humpeln oder die Reparatur von Hand machen sollen. Beides ist Mist.

Wieder ein paar Minuten später der nächste Anruf: „I will help you, if you go as fast as possible to Calheta“. Das ist noch zehn Meilen entfernt. Inzwischen hat der Wind abgeflaut und wir laufen im Mittel noch fünf Knoten. Also Genua weggerollt, Diesel an und Hebel auf den Tisch. Mit siebeneinhalb Knoten brummen wir nach Calheta.

Der Hafen ist berüchtigt für unberechenbare Fallböen, flaches Wasser und seine Enge. Beim Einlaufen stehen mir die Haare zu Bergen. An der Besucherpier ist zwar ein Loch, das ist aber die

Tankstelle. Davor könnte es auch gehen, wenn man rückwärts anlegt. Die Böen pfeifen mit 25 Knoten und teils fast quer zur Hauptwindrichtung über den Hafen. Gegenüber steht ein Kran, wo der Hafenplan von nur 1,80 m Metern Wassertiefe spricht. So wie es aussieht haben wir aber erst halbe Tide. Das könnte gelingen. Auf dem Schwimmsteg sind aber im freien Bereich keine Klampen. Die einzige in Reichweite liegt direkt hinter einem kleinen Fischerboot.

Der Segelmacher und ein paar andere Neugierige stehen auf dem Steg und auf der höher gelegenen Pier. Wir fahren gegen den Wind zum Schwimmsteg, werfen eine Vorleine rüber, die sofort nach oben auf die Pier geworfen und dort festgemacht wird.

Nun holen wir uns mit einer langen Achterleine über die Klampe auf dem Fischerboot langsam an den Steg ran. Direkt vor uns liegt ein anderes Fischerboot. Das Loch ist maximal zweieinhalb Meter länger als das Boot. Mit Maschine und Bugstrahlruder hüsere ich mich in das enge Loch. Klappt! Dann wird das Groß abgeschlagen, was wir schon so gut wie möglich vorbereitet hatten.

Zweihundertfünfzig Euro will der Segelmacher haben, in Anbetracht der Monopolstellung und er vielen Fahrerei und Stress vor seinem Urlaubsbeginn aber akzeptabel. „I couldn't say no“, lächelt der sympathische Mann uns an, I will bring the sail to the Marina in Funchal tonight about ten o' clock“. Wir geben ihm noch ein Stück Original-Tuch mit, damit die Reparatur nicht nur hält, sondern auch möglichst gut aussieht.

Das Ablegen ist dann vergleichsweise einfach, obwohl es inzwischen mit dreißig Knoten weht. Die letzten vierzehn Meilen legen wir platt vor dem Wind ebenfalls unter Maschine zurück. Für heute haben wir genug getan. Jetzt müssen wir hoffen, dass wir in Funchal einen brauchbaren Liegeplatz bekommen, was wohl nicht immer leicht ist. Im Hafenhandbuch steht was von Achterpäckchen...

Im Telefonat mit dem Hafenmeister erkläre ich, dass wir unser schweres Großsegel schlecht über mehrere Boote schleppen können und bitte um eine Box. Der Hafenmeister verspricht uns, dass er sein Bestes tun will und dass ich mich bei der Annäherung nochmal über Kanal 09 bei ihm melden möge.

Kurz vor der Marina Funchal rufe ich den Hafenmeister über UKW, der mir sagt, dass er gerade im Stress mit dem Betanken einiger Speedboote sei, sich aber in spätestens fünf Minuten wieder melden würde. Die Rückmeldung bleibt aus, wir landen als drittes Boot in einem Päckchen. Der Innenlieger, eine französische Familie aus La Rochelle will angeblich morgen gegen neun Uhr los, da wollten wir eigentlich unseren Leihwagen abholen...

Der Hafenmeister schickt uns sofort zur Wasserschutzpolizei zum Einklarieren, erst danach dürfen wir zum Abendessen gehen und im Anschluss müssen wir nochmal zum Hafenmeister zum Checkin. Wenn wir mit der Karte bezahlen wollen, müssten wir morgen dann noch ins „offizielle“ Marina-Office, bei ihm geht es nur mit Barzahlung.

Wir essen einigermaßen ordentlich im „Beer House“ am Hafen und gehen dann zum Hafenmeister.