

JIMMY CORNELL

SEGELROUTEN DER WELT

Das Standardwerk
für Blauwassersegler

Über
1000
Segelrouten
weltweit

Edition  Maritim

JIMMY CORNELL

SEGELROUTEN DER WELT

Das Standardwerk
für Blauwassersegler

Edition Maritim

Vorwort	7	WINDE UND STRÖMUNGEN IM SÜDATLANTIK	238
Einleitung	8		
Anmerkung des Autors	9		
<hr/>			
TÖRNPLANUNG	11	TÖRNS IM SÜDATLANTIK	240
		AS10 Törns ab Südafrika	241
		AS20 Törns ab Südamerika	246
		AS30 Törns im Südatlantik und Südpolarmeer	255
<hr/>			
WINDE UND STRÖMUNGEN	14	PAZIFISCHER OZEAN	
<hr/>			
ATLANTISCHER OZEAN		WINDE UND STRÖMUNGEN IM NORDPAZIFIK	265
WINDE UND STRÖMUNGEN IM NORDATLANTIK	23		
<hr/>			
TÖRNS IM NORDATLANTIK	26	TÖRNS IM NORDPAZIFIK	270
AN10 Törns ab Nordeuropa	28	PN10 Törns ab der nordamerikanischen Westküste	271
AN20 Törns ab Portugal	38	PN20 Törns ab Mittelamerika und Mexiko	282
AN30 Törns ab Gibraltar	44	PN30 Törns ab Hawaii	290
AN40 Törns ab Madeira	56	PN40 Törns ab Singapur	301
AN50 Törns ab den Kanaren	61	PN50 Törns ab den Philippinen	308
AN60 Törns ab den Kapverden und Westafrika	72	PN60 Törns ab Hongkong und China	314
AN70 Törns ab den kleinen Antillen	80	PN70 Törns ab Japan	322
AN80 Törns ab den Jungferninseln	98	PN80 Törns in Mikronesien	332
AN90 Törns ab Panama durch die Karibik	111	<hr/>	
AN100 Törns in der Karibik	124	TRANSÄQUATORIALTÖRNS IM PAZIFIK	342
AN110 Törns ab den Bahamas und Florida	140	PT10 Transäquatorialtörns im Ostpazifik	343
AN120 Törns ab den Bermudas	150	PT20 Transäquatorialtörns im Zentral- und Westpazifik	357
AN130 Törns ab den Azoren	162	<hr/>	
AN140 Atlantiktörns ab Nordamerika	172	WINDE UND STRÖMUNGEN IM SÜDPAZIFIK	370
AN150 Nordwärts ab den Britischen Inseln	187		
AN160 Törns ab Skandinavien	199	<hr/>	
AN170 Törns in hohen Breiten im Nordatlantik	208	TÖRNS IM SÜDPAZIFIK	374
<hr/>			
TRANSÄQUATORIALTÖRNS IM ATLANTIK	220	PS10 Törns im östlichen Südpazifik	377
AT10 Transäquatorialtörns nach Süden	221	PS20 Törns in Ostpolynesien	387
AT20 Transäquatorialtörns nach Norden	228	PS30 Törns in Zentralpolynesien	396
<hr/>			
		PS40 Törns in Westpolynesien	406
		PS50 Törns im Zentralpazifik	417
		PS60 Törns ab Neuseeland	428

PS70	Törns ab Südmelanesien	440
PS80	Törns ab Nordmelanesien	451
PS90	Törns ab New South Wales	457
PS100	Törns ab Queensland	463

INDISCHER OZEAN

WINDE UND STRÖMUNGEN IM NORDINDISCHEN OZEAN	473
--	-----

TÖRNS IM NORDINDISCHEN OZEAN	476	
IN10	Törns ab Südostasien	477
IN20	Törns ab Sri Lanka und den Malediven	484
IN30	Törns im Arabischen Meer	493

TRANSÄQUATORIALTÖRNS IM INDISCHEN OZEAN	501	
IT10	Törns nach Norden	502
IT20	Törns nach Süden	513

WINDE UND STRÖMUNGEN IM SÜDINDISCHEN OZEAN	523
---	-----

TÖRNS IM SÜDINDISCHEN OZEAN	525	
IS10	Törns ab Australien	526
IS20	Törns ab Indonesien	536
IS30	Törns im Zentralindischen Ozean	542
IS40	Törns im Westindischen Ozean	548
IS50	Törns ab den Maskarenen	558
IS60	Törns ab Südafrika	567

ROTES MEER

WINDE UND STRÖMUNGEN IM ROTEN MEER	574
---------------------------------------	-----

TÖRNS IM ROTEN MEER	576	
RN	Törns nach Norden	577
RS	Törns nach Süden	584

MITTELMEER

WINDE UND STRÖMUNGEN IM MITTELMEER	590
---------------------------------------	-----

TÖRNS IM MITTELMEER	593	
ME	Törns nach Osten	595
MW	Törns nach Westen	600

PANAMA- UND SUESKANAL

Segelführer	611
Danksagung	613
Verzeichnis der Routen	614

VORWORT

Seit der ersten Veröffentlichung dieses Buches im Jahre 1987 hat die Hochseenuavigation einige bedeutende Veränderungen erlebt, wie es sie seit der Erfindung des Schiffschonometers im Jahre 1737 nicht mehr gegeben hat. Durch diese Erfindung wurde es erstmals in der Geschichte der Seefahrt möglich, die eigene Position auf See nahezu exakt zu bestimmen.

Als ich mich in den frühen 1970er-Jahren auf meine erste Weltreise vorbereitete, war der einzige elektronische Ausrüstungsgegenstand an Bord meines Schiffes ein batteriebetriebenes Echolot. Die gesamte Hochseenuavigation beruhte auf Himmelsbeobachtungen und den Zeitsignalen eines Kurzwellenradios. Als ich gegen Ende der 1980er wieder eine Weltreise vorbereitete, war die Ära der satellitengestützten Ortungssysteme eingeläutet worden. Spätestens 1994, als ich eine weitere lange Reise plante, war das Global Positioning System (GPS = weltweites Ortungssystem) vollständig einsatzfähig und die Hochseenuavigation für immer verändert.

Auf meinen Reisen, die mich in alle Ecken dieses Globus geführt haben, habe ich sehr von allen diesen Verbesserungen profitiert. Die Fülle an Informationen, die heute zur Verfügung stehen, hat mir auch sehr beim Schreiben meiner Bücher geholfen. *Cornells Atlas der Ozeane* (*Cornell's Ocean Atlas*), den ich zusammen mit meinem Sohn Ivan produziert habe, ist das Ergebnis aus 20 Jahren satellitengestützter Beobachtung weltweiter Windsysteme und eine wertvolle Informationsquelle.

Die Ergebnisse dieser Beobachtungen zeigten einige wesentliche Veränderungen der weltweiten Wettersysteme über die Jahre auf. Dadurch sah ich mich gezwungen, dieses Buch grundlegend zu überarbeiten und neu zu strukturieren. Die aktuellen Monatskarten zeigten, dass ein Umdenken im Bezug auf einige alteingesessene Methoden der Törnplanung notwendig war. Als direkte Antwort auf gegenwärtige Navigationsmethoden wurden die meisten Routen, insbesondere zu beliebten Fahrtenzielen, neu entworfen, um wichtige Angaben für die Törnplanung zu liefern. Von Grönland und Mikronesien bis China und zur Nordwestpassage wurden auch neue Routen für Gebiete hinzugefügt, die bis vor Kurzem von Fahrtenyachten kaum bereist wurden.

Zwei Faktoren hatten in den letzten Jahren einen großen Einfluss auf die Fahrtenrouten: der Klimawandel und die Piraterie. Obgleich in den letzten Jahrzehnten über Angriffe von Piraten in verschiedenen Gebieten berichtet wurde, sind die schlimmsten im Indischen Ozean vorgekommen. Bis zur Veröffentlichung dieses Buches schien sich die Situation gebessert zu haben, aber die gefährlichen Gebiete sollten ständig beobachtet und, wenn sie nicht absolut sicher scheinen, auch gemieden werden. Der Klimawandel ist eine ernste Angelegenheit und die Auswirkungen sind inzwischen deutlich zu sehen, ob es das schrumpfende Eis der Arktis oder die Bedrohung durch den steigenden Meeresspiegel ist, der tief liegende Inseln ausgesetzt sind. Die Saison der Tropenstürme dauert jetzt länger oder betrifft Erdteile, die bisher von diesem Phänomen nichts mitbekamen. Eine gründliche Törnplanung ist lebenswichtig, denn Segelboote sind so anfällig für die Launen des Wetters.

Die Törnplanung hat einen weiten Weg hinter sich, seit dieses Buches zum ersten Mal veröffentlicht wurde und ich hoffe, dass diese Ausgabe viele Segler bei der künftigen Törnplanung inspirieren wird und ihnen eine praktische Hilfe zum Erreichen ihrer Ziele bietet.

Zur Veröffentlichung dieses Buches ist auch mein neues Boot so gut wie fertig. Vierzig Jahre nach meiner ersten Reise haben sich die Bauweisen, Ausrüstung und Navigationshilfen für das Blauwassersegeln drastisch verändert. Die Herausforderungen, die einem das Meer selbst stellt, haben sich jedoch nicht verändert. Die Ozeane der Welt zu besegeln, ist immer noch eine anspruchsvolle, erhebende und befriedigende Aufgabe. Während ich mich wieder einmal auf eine neue lange Reise vorbereite, wünsche ich allen meinen Lesern immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel, wo auch immer sie dieses Buch hinführen mag.

Jimmy Cornell
November 2014

EINLEITUNG

Das Hauptziel dieses Buches ist es, wichtige Informationen über Wind, Strom, lokales und jahreszeitenbedingtes Wetter zu liefern, damit für die über 1000 Segelrouten über alle Ozeane der Welt ein sicherer Törn geplant werden kann. Ich hoffe, dass die Informationen in diesem Buch es jedem Segler, der eine Ozeanreise vorhat, einfacher machen, im Vorhinein von zu Hause aus diese Reise zu planen. Nach der Abfahrt kann das Buch weiterhin nützliche Alternativen oder Umwege von der Hauptroute empfehlen.

Segelrouten der Welt ist ein Führer für Segeltörns, kein umfassendes Seehandbuch für die ganze Welt. Der Leser wird dringend gebeten, sich vor Antritt einer bestimmten Fahrt mit den entsprechenden Seekarten, Monatskarten und revierbezogenen Fahrtenhandbüchern vertraut zu machen. Wegen des riesigen Gebietes, das das Buch abdeckt, wurden nur die grundlegenden Daten für die Planung einer Hochseepassage aufgenommen, denn es wäre nicht möglich, detaillierte Informationen über jede Route in einem einzigen Buch unterzubringen. Daher sind nur allgemeine Segelanweisungen angegeben. Diese umfassen sichere und gefährliche Reisezeiten, vorherrschende Winde, das zu erwartende Wetter und andere nützliche Informationen. War ein Aspekt fraglich oder variabel, wie etwa der Anfang oder das Ende der Tropensturmsaison, die Stärke eines bestimmten Stromes oder die Häufigkeit von Stürmen in einer bestimmten Gegend, habe ich es vorgezogen, auf der sicheren Seite zu bleiben. Aus dem gleichen Grund habe ich mich auf die als sichere Segelsaison geltenden Zeiträume konzentriert, weniger darauf, welche Wetterbedingungen in ungünstigen Zeiten herrschen. Ich meine, Segeln sollte Spaß machen, und dieser Maxime folgt das ganze Buch, da sich viele unerfreuliche Bedingungen durch etwas vorausschauende Planung vermeiden lassen. Daher konzentriert sich das Buch mehr auf die tropischen und gemäßigten Zonen der Welt anstatt auf die Vorbereitungen für eine sturmgeplagte Nordatlantiküberquerung mitten im Winter.

Das Buch ist hauptsächlich darauf ausgerichtet, den Leser bei der Vorbereitung eines Törns vom Anfang bis zum Ende zu unterstützen. Hierzu benötigt er vier Informationen: die allgemeinen Wetterbedingungen auf See, eine Beschreibung der betreffenden Route, Gefahren und Informationen über Landfall und empfohlene Einreisehäfen. In jeder Route sind die beste Reisezeit und der Zeitraum, in welchem tropische Stürme das Gebiet betreffen könnten, aufgeführt. Die Dauer dieses Zeitraums ist für die gesamte Route angegeben, auch wenn der Abfahrtspunkt oder der Zielhafen selbst nicht von tropischen Stürmen betroffen sind, aber die

Bedrohung durch einen Hurrikan unterwegs existiert. Es sind auch die über die Großkreisroute zu segelnden Distanzen zwischen den wichtigsten Häfen angegeben, allerdings dienen diese ungefähren Angaben nur der Orientierung, insbesondere dann, wenn die empfohlene Route nicht direkt verläuft. Vor jeder Routenbeschreibung finden sich kleinmaßstäbliche Karten des betreffenden Gebietes. Es werden die amerikanischen und britischen Seekarten genannt, da bestimmte Gebiete von dem ein oder anderen hydrografischen Institut besser beschrieben sind. Grundsätzlich gilt, dass britische Karten für diejenigen Gebiete besser sind, die früher ein Teil des britischen Königreiches waren, während amerikanische Karten in den Gebieten genauer sind, die für die USA interessant sind, beispielsweise der Nordatlantik und der Nordpazifik. Obwohl die Nummern der Karten bei Veröffentlichung des Buches korrekt waren, können sich diese gelegentlich ändern, was man insbesondere bei der Bestellung der Karten beachten sollte.

Die entsprechenden Segelführer für die Zielhäfen oder -länder sind ebenso angeführt. Inzwischen gibt es über die meisten Gegenden der Welt ausgezeichnete Bücher, das gilt besonders für beliebte Fahrtenziele. Revierführer enthalten beispielsweise Übersichtspläne oder Luftaufnahmen von Häfen oder Marinas.

Manche Segler erwarten vielleicht, in einem solchen Buch die exakte Lösung all ihrer Probleme zu finden. Das ist natürlich nicht möglich, ganz besonders dann, wenn man mit einem solch unbeständigen Thema wie dem Wetter zu tun hat. Es passiert einfach zu oft, dass sogar auf den normalerweise verlässlichen Routen eigenartiges Wetter zu finden ist. Es gibt eine unendliche Vielzahl von Umständen, die ein Festlegen von allgemeingültigen Regeln, denen man zu jeder Zeit folgen kann, unmöglich machen. Daher ist es in den Fällen, in denen ein empfohlener Kurs unmöglich zu fahren ist, immer besser, dem eigenen Instinkt zu folgen, auch wenn daraus ein Umweg oder eine Verspätung resultiert.

Viele Informationen in diesem Buch beruhen auf Erfahrungen, die ich selbst auf Reisen gemacht habe, hinzu kommt eine Vielzahl anderer Quellen. Ich habe auch enorm viel Hilfe von meinen segelnden Freunden erhalten, besonders von solchen, die Gebiete bereist haben, in denen ich selbst noch nicht gewesen bin. Gerade in diesen Gebieten hat mir die in Jugendentagen erlernte Fähigkeit geholfen, mich in Gedanken an einen anderen Ort zu versetzen. Immer noch fahre ich Routen auf Seekarten mit dem Finger nach, aber diesmal mit ein wenig Hilfe meiner Freunde.

ANMERKUNG DES AUTORS

Die wichtigste Veränderung, die an dieser Ausgabe vorgenommen wurde, ist, dass mehr detaillierte Wegpunkte für einige häufig genutzte Routen hinzugefügt wurden. Außerdem wurden alternative Routen zu beliebten Fahrtenzielen ergänzt. Außerdem sind die Wegpunkte nicht mehr wie in der vorherigen Ausgabe nummeriert, sondern mit Namen versehen.

Um Routen und Wegpunkte logisch zu organisieren, wurde die Welt in drei Hauptregionen unterteilt: Atlantik (A), Pazifik (P) und Indischer Ozean (I). Jeder der drei Ozeane wurde nochmals in zwei Hemisphären unterteilt, sodass die Routen in sechs Hauptgruppen unterteilt sind: Nordatlantik (AN), Südatlantik (AS), Nordpazifik (PN), Südpazifik (PS), Nordindischer Ozean (IN) und Südindischer Ozean (IS). Jede Route innerhalb einer Region ist mit diesen beiden Buchstaben und einer Nummer gekennzeichnet, z. B. AN46 Madeira nach Gibraltar. Da transäquatoriale Routen einige gemeinsame Eigenschaften haben, werden sie in einem eigenen Kapitel beschrieben. Sie sind mit dem Buchstaben „T“ und dem Buchstaben des Ozeans gekennzeichnet, z. B. PT24 Hawaii nach Tahiti und zu den Marquesasinseln. Das Rote Meer und das Mittelmeer werden in zwei getrennten Kapiteln behandelt. Da die Routen im Roten Meer richtungsabhängig sind, sind sie in nördliche (RN) und südliche (RS) unterteilt. Auch die Routen im Mittelmeer habe ich in zwei Gruppen eingeteilt, und zwar die nach Osten (ME) und nach Westen (MW) führenden.

Jedes der sechs Hauptgebiete wurde weiter in einzelne Gruppen unterteilt, die gewisse Gemeinsamkeiten haben. Die Nummerierung einer Gruppe ordnet diese einem speziellen Gebiet zu. Unter PS60 findet man z. B. alle Routen ab Neuseeland. Innerhalb dieser Gruppe gibt es acht Routen, von denen jede eine eigene Nummer hat, z. B. PS64 Neuseeland nach Fidschi.

Jede Routenbeschreibung beginnt mit einer Tabelle, die alle wichtigen Informationen aufführt: die beste Reisezeit, die Tropensturmzeit, Seekarten für die Törnplanung und die entsprechenden Segelführer. Da es noch kein einheitliches System für die Nummerierung von elektronischen Karten gibt, sind nur die Nummern der kleinmaßstäblichen Papier-Seekarten angegeben. Mittlerweile decken elektronische Karten von guter Qualität den ganzen Erdball ab, doch wer diese benutzt, sollte immer Ersatzkarten in Papierform dabei haben, um auch bei einem Systemausfall navigieren zu können. Wenn möglich, wurden auch Querverweise zum Buch *Törnplanung weltweit* genannt, das man zur detaillierteren Planung zurate ziehen sollte.

Die Wegpunkte sind in fünf getrennten Spalten angegeben: Startpunkt, Abfahrtschiff, Zwischenwegpunkt, Landfall, Ankunftshafen. Auch die Koordinaten der empfohlenen Zielhäfen sind angegeben. Meist handelt es sich um die offiziellen Einreisehäfen. Die Abfahrtschiffe liegen normalerweise deutlich außerhalb des Abfahrtschiffes und wenn möglich in sicheren Gewässern frei von Land und Hindernissen.

Gleichfalls sind die Landfallwegpunkte in sicherer Entfernung zum Land angegeben, bevor man zur Küstennavigation übergeht. Die Koordinaten des Ab- und Anfahrtschiffes sind kursiv gestellt, wie bei Whangarei *35°48.0'S 174°26.0'E*. Dadurch soll hervorgehoben werden, dass der Zielhafen nicht direkt vom Landfallwegpunkt erreicht werden kann und dass die Koordinaten nicht zur Navigation verwendet und einfach in den Autopiloten eingegeben werden sollten.

Es ist nur selten möglich, von einem angegebenen Landfallpunkt einen direkten Kurs zum nächsten Hafen abzustecken. Der Hafen von Whangarei zum Beispiel liegt mehrere Seemeilen flussaufwärts an einem gewundenen Fluss. Bei einigen Häfen, wie Whangarei, die nur durch einen langen und komplizierten Kanal erreicht werden können oder die weitab vom Meer flussaufwärts liegen, wurde das Kürzel X hinter den Namen gesetzt (Oslo X, London X).

Gibt es mehrere Abfahrts- oder Ankunftshäfen, wird ein bestimmter Wegpunkt fett gedruckt, um den Punkt zu kennzeichnen, an dem mehrere Routenvarianten mit der Hauptroute zusammenlaufen (z. B. **Sombrero E**) oder die Hauptroute sich auf mehrere Ankunftshäfen aufteilt, die von diesem Punkt aus erreicht werden können (z. B. **Farewell SE**).

Manche Zwischenwegpunkte sind in eckige Klammern gesetzt, z. B. [Minerva Nord]. Hiermit wird ein empfohlener Umweg oder Zwischenstopp markiert, in diesem Fall das nördliche Minerva-Riff, ein beliebter Zwischenstopp auf der Route von Neuseeland nach Fidschi.

Bei vielen Routen stehen mehrere Ziele zur Auswahl, bei anderen gibt es mehrere Abfahrtschiffe. Wer z. B. von Gibraltar zu den Azoren segelt, kann entweder in Ponta Delgada oder in Horta einklarieren. Wer von Tonga aus zur fidschianischen Hauptstadt Suva segelt, kann entweder in Nuku'alofa oder Neiafu starten. In anderen Fällen gibt es zwei oder sogar drei unterschiedliche Möglichkeiten, die betreffende Route zu segeln, und zwar entweder wegen jahreszeitlicher Unterschiede oder aus anderen Gründen. Dann werden die Alternativen getrennt aufgeführt und

erhalten eine eigene Bezeichnung, beispielsweise PS14A und PS14B. Für jede alternative Route werden Wegpunkte aufgeführt.

Die offiziellen Einreisehäfen werden am Ende jeder Hauptroute genannt und es werden Empfehlungen gegeben, welche Häfen einfacher zu erreichen oder zur Einklarierung geeigneter sind. Es werden auch die Häfen angegeben, bei denen die Behörden im Vorhinein kontaktiert werden müssen und es finden sich Informationen über besondere Vorschriften und empfohlene Vorgehensweisen bei der Ankunft in den Routenbeschreibungen.

Zu jeder Routengruppe gehört eine Grafik mit der Seekarte der Region und den entsprechenden Routen. Jede Route ist mit ihrer Nummer gekennzeichnet.

Eine Besonderheit dieser Ausgabe ist, dass für die beliebtesten Routen Winddiagramme mit einer Zusammenfassung der Windbedingungen für die Zeiten, in denen die meisten Passagen unternommen werden, eingefügt wurden. Diese ausgewählten Winddiagramme wurden aus den Windrosen bestimmter Monate zusammengefasst und sind den entsprechenden Karten aus *Cornells Atlas der Ozeane* entnommen.

Hinweis des Autors

Die Karten sind nur schematische Darstellungen, die lediglich die ungefähre Position der Routen angeben. Da alle angegebenen Koordinaten der Wegpunkte und jedwede andere in diesem Buch angegebenen Koordinaten nur zu Planungszwecken gedacht sind und nicht zur Navigation verwendet werden sollten, wird Seglern dringend empfohlen, sich immer die aktuellsten Seekarten für ihr Törngebiet zu besorgen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass es erhebliche Unterschiede geben kann zwischen der Position eines Riffes, einer Felsenformation oder sogar einer ganzen Insel auf der Seekarte und den Koordinaten, die das GPS angibt.

Obwohl alles Erdenkliche getan wurde, um die Genauigkeit der in dieser Ausgabe aufgeführten Daten sicherzustellen, können weder Verlag noch Autor die Verantwortung für eventuelle Irrtümer übernehmen.

WINDE UND STRÖMUNGEN IM NORDATLANTIK

NORDOSTPASSAT

Der NE-Passat erstreckt sich in einem breiten Gürtel nördlich des Äquators von der afrikanischen Westküste bis zur Karibik. Er weht fast das ganze Jahr auf der Südseite des Azorenhochs, das bei ca. 30°N liegt. Die nördliche Begrenzung der Passatwinde liegt bei ungefähr 25°N im Winter und 30°N im Sommer, wobei man sich dort nicht auf die Beständigkeit des Passats verlassen kann. Die Konstanz wie auch die Verlässlichkeit des NE-Passats ist für diejenigen von besonderem Interesse, die eine Atlantiküberquerung entlang der klassischen Route ab den Kanaren planen. Obgleich er in den Wintermonaten am gleichmäßigsten sein soll, gibt es Jahre, in denen er in tieferen Breiten als normal auftritt. Es ist nichts Ungewöhnliches, dass Boote nahezu die halbe Distanz zur Karibik zurücklegen müssen, bevor sie endlich auf den NE-Passat treffen. Es ist daher ratsam, erst nach W abzudrehen, wenn man sicher ist, die Passatwindzone erreicht zu haben.

In den Wintermonaten ist der Passat konstanter und legt an Stärke zu. Obgleich die durchschnittliche Windstärke 3–4 Bft beträgt, sind von Januar bis März Windstärken von 6 und sogar 7 Bft nicht ungewöhnlich. Im Sommer zur Hurrikansaison ist der Passat leichter und weniger beständig. Im östlichen Teil des Ozeans hat er eine eher nördliche Komponente und Richtung Karibik wird diese Komponente immer östlicher.

Zu den Passatwinden gehört auch der Portugalpassat, der von April bis September oder Oktober vor der Westküste der Iberischen Halbinsel aus NE und NW kommt. Auch der *Harmattan* ist eine lokale Variante des NE-Passats. Dieser heiße und trockene Wind entsteht durch den NE-Passat, der über die Wüsten Afrikas hinwegweht, und ist beladen mit Staub, wenn er bei circa 20°N die See erreicht. Normalerweise tritt dieser östliche Wind zwischen November und Februar auf.

Ein anderes lokales Phänomen in dieser Gegend, die eigentlich unter dem Einfluss des vorherrschenden NE-Windes steht, sind starke nördliche Winde, gemeinhin als Norder bekannt. In den Wintermonaten entwickeln sich über dem nordamerikanischen Kontinent gewaltige

Antizyklone, die gelegentlich den Golf von Mexiko erreichen. Vor dieser Hochdruckzone bildet sich eine starke nördliche und kalte Luftströmung. Aus ihr wird der heftige Norder, der manchmal bis in die Karibik zu spüren ist. Die höher aus dem Wasser aufragenden Inseln Hispaniola und Kuba bremsen den Norder meist aus. Aber im N dieser Inseln kann es besonders gefährlich werden, und zwar wegen der hohen See, die durch das Aufeinandertreffen des starken Norders mit dem nordsetzenden Golfstrom entstehen kann. Die Annäherung eines Norders kündigt sich normalerweise mit einer schweren Wolkenbank über der N- oder NW-Kimm an.

INNERTROPISCHE KONVERGENZZONE (ITKZ)

Die Ausdehnung der Passatwindzone wird das ganze Jahr über von der Lage der ITKZ und der Kalmen beeinflusst. Die ITKZ bleibt das ganze Jahr über nördlich des Äquators, verändert ihre Position aber in Abhängigkeit vom jahreszeitlich bedingten Sonnenstand und mit täglichen Verschiebungen. Die Breite der Kalmengürtel variiert ebenfalls zwischen 200 und 300 sm, ist aber grundsätzlich auf der afrikanischen Seite breiter als auf der brasilianischen. Das Wetter im Kalmengürtel ist im östlichen Teil turbulenter als im Westen; dort treten häufig Böen und Gewitter auf.

SÜDWESTMONSUN

Die von der afrikanischen Landmasse im Sommer erzeugte Wärme lässt den Luftdruck über diesem Gebiet fallen und sorgt dafür, dass die ITKZ sich nach Norden verlagert. Der SE-Passat des Südatlantiks wird dann über den Äquator gezogen und kommt vor der Küste Afrikas als SW-Monsun an. Er weht von Juni bis Oktober zwischen dem Äquator bis auf eine Breite von 15°N, aber im Golf von Guinea herrschen das ganze Jahr über leichte SW-Winde vor.

WECHSELNDE WINDE

Ein Band mit wechselnden Winden erstreckt sich nördlich des NE-Passats über den Atlantik. In dieser Zone, die zu beiden Seiten von 30°N verläuft, herrscht hoher Luftdruck. Sie verschiebt sich im Sommer leicht nach N und im Winter

nach S. Die Winde in der östlichen Hälfte dieser Zone sind meist nördlich und können als Verlängerung des Passats angesehen werden. Im Westteil des Ozeans sind die Winde meist sehr leicht und lange Kalmenperioden sind üblich. In dieser Zone liegen die Rossbreiten und die berühmte Sargassosee.

WESTLICHE WINDE

Im nördlichen Teil des Atlantischen Ozeans herrschen westliche Winde vor. Das Wetter ist häufig unbeständig, was an dem andauernden Durchzug von Tiefdruckgebieten liegt, die in östlicher Richtung über den Ozean rasen. In diesen höheren Breiten sind die Winde in ihrer Richtung weniger konstant als in den „Roaring Forties“ im Süden, wengleich ihre vorherrschende Richtung W ist.

REGIONALE WINDE

Auf den Kanaren gibt es plötzliche Windböen, hervorgerufen durch die hohen Inseln. In den Kanälen zwischen den Inseln wird der Wind stark beschleunigt; die Böen werden von einheimischen Seglern „*Mosquitos*“ genannt, da man sie erst hört, wenn sie schon beißen. Die Windstärke kann um 10–20 kn zulegen und die einzige Vorwarnung ist ein dunkler gekräuselter Schatten auf der Wasseroberfläche, der sich aus der vorherrschenden Windrichtung nähert.

TROPISCHE GEWITTERFRONTEN

Dieses Phänomen tritt häufig in den Tropen auf, besonders unterhalb von 20°. Die linearen Störungen bewegen sich in der Regel im rechten Winkel zur Richtung des vorherrschenden Windes mit 20–25 kn von E nach W. Sie gehen einher mit gewittrigem Wetter und böigem Wind. Das erste Anzeichen für eine Gewitterfront ist eine mächtige Kumulonimbuswand im Osten. Es herrscht gewöhnlich leichter oder gar kein Wind, und die Luft ist drückend. Während die Wolkenwand sich nähert, wird sie dunkel und bedrohlich. Donner und Blitz folgen. Die Unterseite der Wolke sieht aus wie eine gerade Linie, verändert sich aber manchmal zu einem Bogen, wenn sie über den Betrachter hinwegzieht. Die Ankündigung erfolgt durch einen plötzlichen Windstoß aus E, der 25–30 kn erreicht, gelegentlich aber auch viel mehr. Kurz darauf beginnt es heftig zu regnen. Derartige Gewitter dauern im Schnitt eine halbe Stunde, manchmal auch länger. Das Barometer zeigt die Annäherung nicht an, man kann sie nur optisch ausmachen. Sie sind allerdings auf dem Radar zu sehen. Da diese Böen manchmal recht heimtückisch sind, tut man in den entsprechenden Gegenden gut daran, bei Nacht, wenn die Wolken schlechter auszumachen sind, die Segelfläche zu verkleinern.

HURRIKANE

Ein großes Gebiet des westlichen Nordatlantiks wird von tropischen Wirbelstürmen heimgesucht, die theoretisch jederzeit auftreten können. Die Wetteraufzeichnungen der letzten Jahrhunderte verzeichnen Hurrikane in jedem Monat. Im Winter sind sie allerdings sehr selten. Die offizielle Hurrikansaison geht vom 1. Juni bis zum 30. November, am häufigsten treten sie von August bis Oktober auf und kommen in den restlichen Monaten etwas seltener vor. Die Häufigkeit und Stärke der Hurrikane variieren in hohem Maße von Jahr zu Jahr, es wurde sogar ein Rekord von 15 Hurrikänen in einem Jahr aufgezeichnet, in anderen Jahren passiert fast nichts.

Die meisten Hurrikane entstehen in der Kalmenzone südlich der Kapverden. Für gewöhnlich ziehen sie nach W Richtung Karibik und ihre Zugbahnen verlaufen im Uhrzeigersinn um den Rand eines Hochdruckgebietes. Das karibische Becken ist die Zone, die am meisten von Hurrikänen heimgesucht wird, insbesondere der nördliche Teil der Kleinen Antillen, die Jungferninseln, die Bahamas, die Bermudas, der Golf von Mexiko und Florida. Zu Beginn und am Ende der Hurrikansaison entwickeln sich diese Stürme manchmal in der westlichen Karibik, von wo sie in nördlicher Richtung weiterziehen und hauptsächlich die Südstaaten der USA betreffen. Später in der Saison ist es für Segler in der Karibik besonders gefährlich, da sich im September und Oktober die Hurrikane vor Ort ausbilden und die Vorwarnzeit entsprechend kürzer ist. Wenn man also die Absicht hat, während der Hurrikansaison in der Karibik zu segeln, besonders im Gebiet der Kleinen Antillen, ist es sicherer und besser, dies zu Beginn der Saison (Juni) zu tun als gegen Ende (Oktober bis Anfang November). Die gefährlichen Monate August und besonders September sollten gänzlich gemieden werden.

Im Jahr 2010 gab es eine besonders aktive Hurrikansaison mit 19 namentlich erwähnten tropischen Stürmen, zwölf Hurrikänen und fünf intensiven Hurrikänen, das fünf aktivste Jahr seit den ersten Aufzeichnungen im Jahr 1851. Außerdem suchten 2010 drei der größeren Hurrikane Gebiete heim, in denen dies zuvor noch nie passiert war. Julia war der östlichste aller größeren Hurrikane, da er sich in der Nähe der Kanaren entwickelte. Karl war der südlichste größere Hurrikan und betraf den Golf von Mexiko. Einer der stärksten Hurrikane war Earl, dessen Zugbahn weit nach N reichte. Der Hurrikan, der die verheerendsten Schäden hervorrief, war jedoch Thomas. Er verwüstete St. Lucia und forderte viele Menschenleben. Es hatte zuvor so weit südlich auf den Kleinen Antillen und so spät in der Saison (29. bis 31. Oktober) noch nie einen Hurrikan gegeben.

STRÖMUNGEN

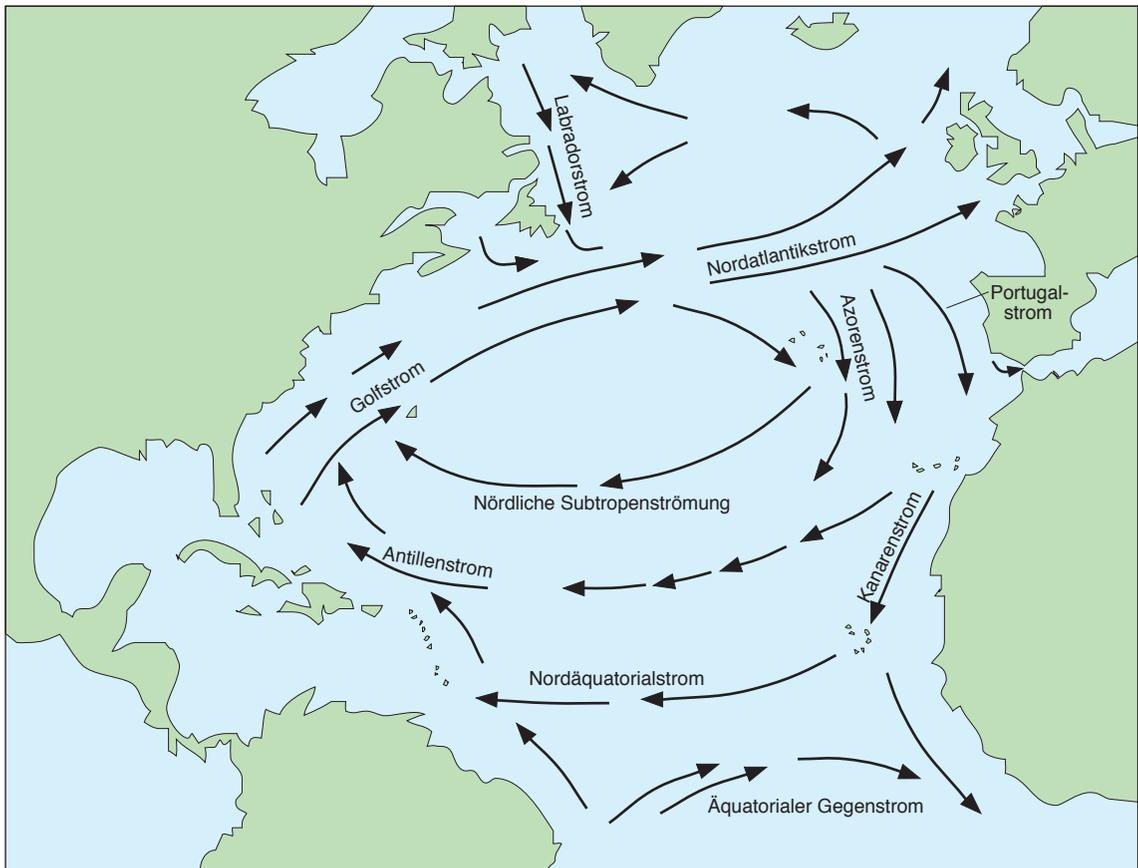
Die Strömungen im Nordatlantik sind Teil eines riesigen Systems, das sich im Uhrzeigersinn bewegt und sich südlich

von 40°N über den gesamten Ozean spannt. Der NE-Passat erzeugt den Nordäquatorialstrom, der von den Kapverden nach W Richtung Karibik setzt. Die schwächere Nördliche Subtropenströmung setzt in seinem Norden. Ein Teil des Nordäquatorialstromes fließt ins Karibische Meer, während ein zweiter Zweig Richtung N an den Kleinen Antillen entlangfließt und daher Antillenstrom genannt wird. Die treibende Kraft im Nordatlantik ist der Golfstrom, der trotz seines Namens nicht im Golf von Mexiko entsteht, sondern eine Fortsetzung des Nordäquatorialstromes ist. Das warme Wasser fließt in einem breiten Band um die Ostseite Nordamerikas, bis es auf den kalten Labradorstrom trifft, der es dazu zwingt, nach E abzudrehen. Ab ungefähr 45°W nimmt die Stärke des Golfstromes ab und er setzt sich als Nordatlantikstrom nach E fort.

Im östlichen Teil des Ozeans sind die Strömungen weniger definiert. Dort fächert sich der Nordatlantikstrom in verschiedene Richtungen auf und bildet den südsetzenden Azorenstrom und weiter östlich den Portugalstrom.

Letzterer setzt entlang der Iberischen Halbinsel nach S. Ein Arm wird durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer abgelenkt, während ein anderer Arm entlang der afrikanischen Küste nach SW setzt und zum Kanarenstrom wird. Schließlich dreht dieser Strom nach W ab und vereint sich mit dem Nordäquatorialstrom. So schließt sich dann das im Uhrzeigersinn drehende System der Nordatlantikströmungen.

Südlich von 10°N ist das Strömungsmuster komplizierter. Zwischen den beiden westsetzenden Äquatorialströmen agiert der Äquatoriale Gegenstrom. Im Winter ist dieser ostsetzende Gegenstrom entlang 6°N und östlich von circa 45°W am stärksten zu spüren. Je näher er dem südamerikanischen Kontinent kommt, desto schwächer wird er, bis er letztlich gänzlich verschwindet. Der Südäquatorialstrom verbindet sich in diesem Gebiet mit dem Nordäquatorialstrom und bildet einen starken westsetzenden Strom, der entlang der südamerikanischen Küste bis zu den Kleinen Antillen nach N abgelenkt wird.



Strömungen im Nordatlantik

TÖRNS IM NORDATLANTIK

- AN10** • Törns ab Nordeuropa
- AN20** • Törns ab Portugal
- AN30** • Törns ab Gibraltar
- AN40** • Törns ab Madeira
- AN50** • Törns ab den Kanaren
- AN60** • Törns ab den Kapverden und Westafrika
- AN70** • Törns ab den Kleinen Antillen
- AN80** • Törns ab den Jungferninseln
- AN90** • Törns ab Panama in die Karibik
- AN100** • Törns in der Karibik
- AN110** • Törns ab den Bahamas und Florida
- AN120** • Törns ab den Bermudas
- AN130** • Törns ab den Azoren
- AN140** • Atlantiktörns ab Nordamerika
- AN150** • Nordwärts ab den Britischen Inseln
- AN160** • Törns ab Skandinavien
- AN170** • Törns in hohen Breiten im Nordatlantik

Mehr als jeder andere Ozean wird der Nordatlantik von unzähligen Segelrouten durchzogen. Die meisten Fahrtenyachten trifft man in Nordamerika, Nordeuropa und im Mittelmeer und die meisten Törns starten an den Küsten dieser Regionen. Obwohl ein Großteil der Hochseetörns innerhalb der normalen Sommerferien stattfindet, steigt die Anzahl derer, die längere Törns über mehrere Monate unternehmen. Viele Segler planen ihre Nordatlantik-Umrandung unter Miteinbeziehung der günstigsten Wetterbedingungen entlang der gesamten Route.

Christoph Kolumbus war wahrscheinlich der erste Seefahrer, der ein bestimmtes Wetterschema im Nordatlantik erkannte. Bei seinen vier Atlantiküberquerungen nutzte er sein Wissen über die vorherrschenden Bedingungen zu seinem Vorteil. Seit der ersten Atlantikreise im Jahr 1493 sind unzählige Skipper seinem Beispiel gefolgt. Hunderte von Seglern aus Europa nutzen jedes Jahr die Hilfe des NE-Passats, um von den Kanaren in die Karibik zu gelangen und mit dem in den höheren Breiten vorherrschenden W-Wind zurückzukehren. Meist legen sie einen Zwischenstopp auf den Bermudas ein oder segeln direkt zu den Azoren. Die Segler, die ihren Törn von der E-Küste Nordamerikas aus starten, segeln die Reise in einer anderen Anordnung. Sie erreichen die östliche Karibik über einen ausgedehnten Umweg über Europa. Segler aus Amerika, die die Saison auf den ostkaribischen Inseln verbringen

möchten, segeln häufig am Ende der Hurrikansaison (also Anfang November) zu den Kleinen Antillen. Da zu dieser Jahreszeit die Passagen von der amerikanischen E-Küste aus meist beschwerlich sind, ist die längere Route über Europa eine attraktive Alternative. Der größte Vorteil dieser Route ist, dass man die besten Wetterbedingungen des Jahres mitnehmen kann. Wer die USA im Mai verlässt, kann seine Atlantiküberquerung mit Zwischenstopps auf den Bermudas und den Azoren beginnen, den Sommer im Mittelmeer oder in Westeuropa verbringen, die Rückfahrt über den Atlantik im November in Angriff nehmen, den Winter in der Karibik verbringen und im nächsten Mai nach Hause zurückkehren. Dieser Zeitplan ist ein perfektes Beispiel dafür, wie man zur rechten Zeit am rechten Ort sein kann. Man umgeht die Hurrikansaison im Westatlantik, beide Atlantiküberquerungen erfolgen zum günstigsten Zeitpunkt, die Karibik wird unter optimalen Bedingungen besucht und die Rückreise kann vor Beginn der nächsten Hurrikansaison enden.

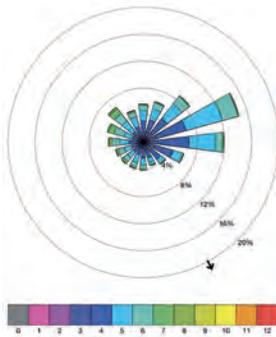
Die traditionelle Route von Amerika nach Europa wird meist von Amerikanern oder Kanadiern benutzt, die auf ihrem Weg über die höheren Breitengrade nach Irland, England oder einem anderen nordeuropäischen Ziel die vorherrschenden W-Winde nutzen. Segler, deren Ziel Südeuropa oder das Mittelmeer ist, wählen für gewöhnlich den Schönwetterkurs über die Azoren.

Von Nordeuropa aus muss jeder Segler zwei größere Hürden überwinden, bevor er die angenehmeren südlichen Gefilde des Nordatlantiks erreicht. Wer durch die Nordsee und Richtung Ärmelkanal segelt, muss mit hohem Verkehrsaufkommen auf den Schifffahrtswegen rechnen. Wenn dann noch die Sicht nicht ausreichend ist und der Wind ungünstig steht, ist es besser, den nächsten Hafen anzulaufen und auf bessere Bedingungen zu warten. Die nächste Hürde ist die Biskaya. Dort kann die See bereits bei beginnendem Starkwind aus SW ziemlich rau werden. Die

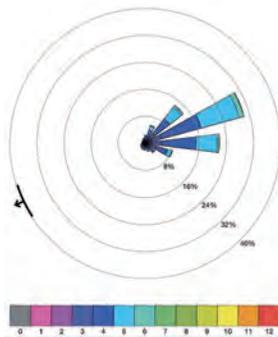
berüchtigte Bucht ist aber nur ca. 350 sm breit, und wenn man bei günstiger Wettervorhersage z. B. in Falmouth ablegt, dann sollte man die Überfahrt schaffen, ohne von schlechtem Wetter erwischt zu werden.

Die meisten Passagen von der US-amerikanischen E-Küste aus in Richtung S bergen ähnliche Probleme, denn zu irgendeinem Zeitpunkt muss der Golfstrom überquert werden, und das sollte man wirklich nur bei guten Bedingungen wagen.

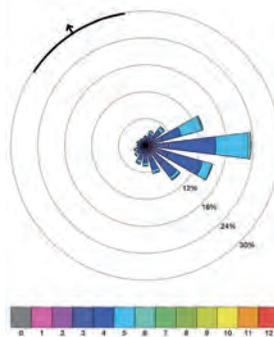
Diese Winddiagramme zeigen eine Zusammenfassung der Bedingungen auf beliebten Routen



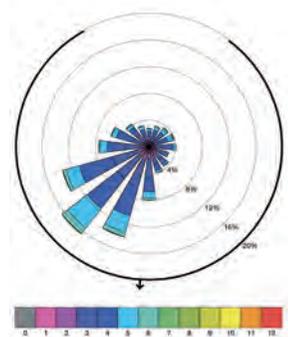
Norfolk, VA – St. Martin,
15. November



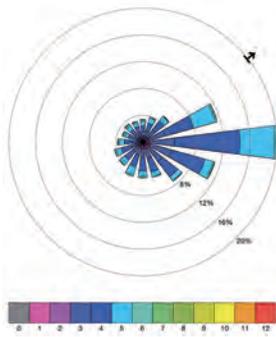
Gran Canaria – St. Lucia,
20. November



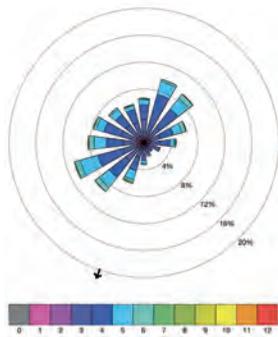
Antigua – Bermudas, 20. Mai



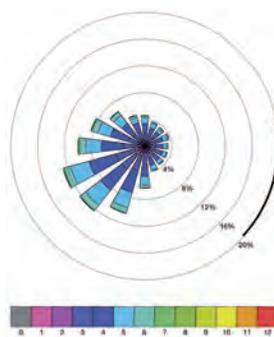
Bermudas – Newport, RI, 1. Juni



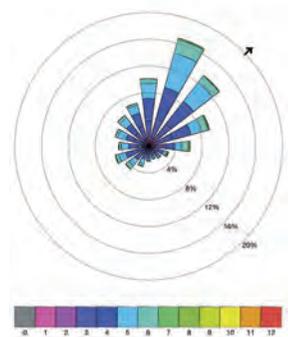
Antigua – Horta, Azoren, 15. Mai



Falmouth – La Coruña, 10. Juni



Newport, RI – Falmouth, 20. Juni



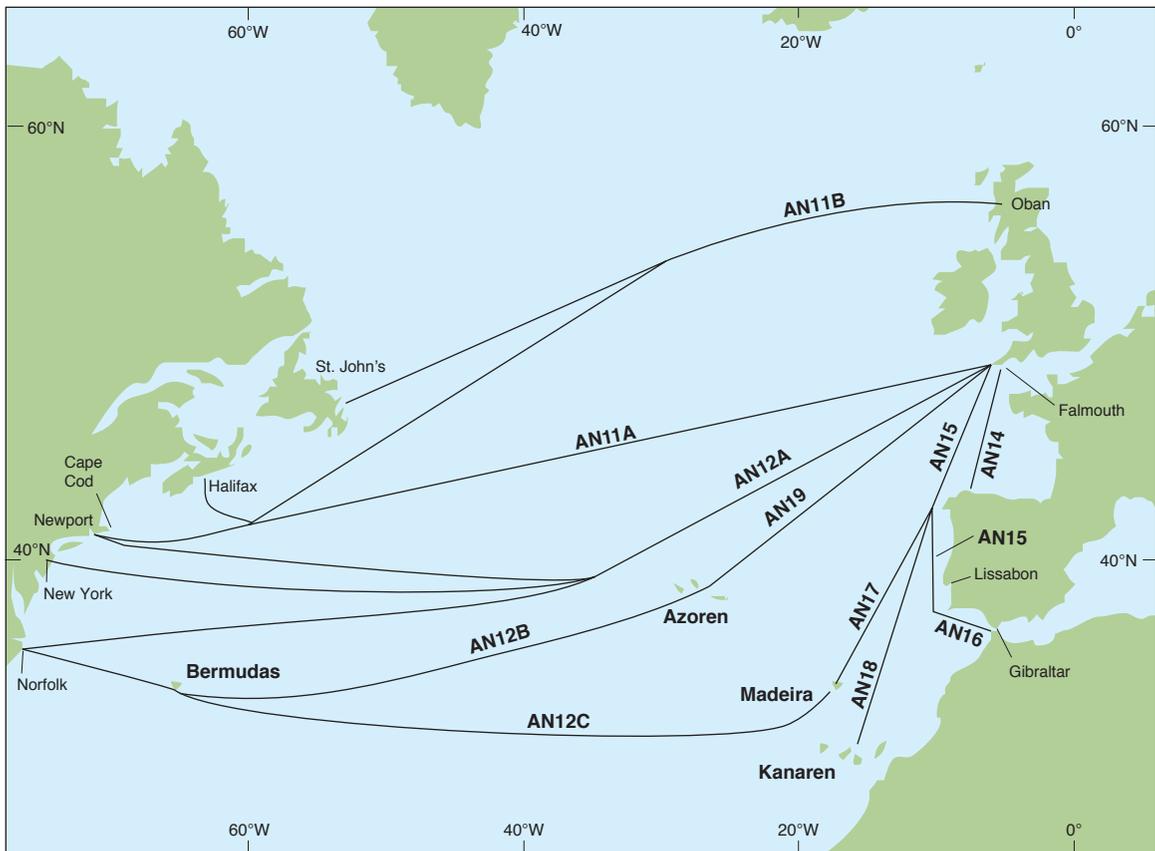
Gran Canaria – Gibraltar, 15. März

AN10 • Törns ab Nordeuropa

- **AN11** Europa nach Nordamerika (nördliche Routen) 29
- **AN12** Europa nach Nordamerika (südliche Routen) 30
- **AN13** Nordeuropa Richtung Süden 31
- **AN14** Durch die Biskaya 33
- **AN15** Nordeuropa nach Portugal 34
- **AN16** Nordeuropa ins Mittelmeer 35
- **AN17** Nordeuropa nach Madeira 36
- **AN18** Nordeuropa zu den Kanaren 37
- **AN19** Nordeuropa zu den Azoren 38

Von Nordeuropa aus gehen die meisten Hochseetörns nach S, und dafür gibt es einen guten Grund. Die meisten Segler aus den älteren Gefilden träumen davon, einmal bei wärmerem Wetter zu segeln. Wenn der lang ersehnte Törn angetreten wird, richten fast alle ihren Kurs nach S und segeln mindestens bis ins Mittelmeer, oft sogar bis auf die Kanaren oder in die Karibik. Westwärts gerichtete Passagen über die höheren Breitengrade in Richtung Amerika sind eher die Ausnahme. Die meisten Segler ziehen es vor, die andere Seite des Atlantiks auf der längeren, aber wesentlich bequemeren Route über die Kanaren und die Karibik zu erreichen. Aus den gleichen Gründen sind Törns von Nordeuropa aus auf die Azoren heute nicht mehr so beliebt wie in der Vergangenheit, als ein Sommertörn auf die Azoren nichts Außergewöhnliches war. Viele Segler aus Europa scheinen die Azoren nur als einen geeigneten Zwischenstopp auf ihrem Nachhauseweg von der Karibik zu sehen.

In den letzten Jahren haben nicht nur Segler aus den



AN10 Törns ab Nordeuropa

angrenzenden Ländern die Ostsee für sich als Segelrevier entdeckt, obwohl die Segelsaison dort sehr kurz ist. Dies gilt zunehmend auch für das Schwarze Meer. Manch ehrgeiziger Segler ist schon der Versuchung erlegen, einige der russischen Häfen am Weißen Meer anzulaufen, und der Anblick von Fahrtenyachten jenseits des Polarkreises ist keine Seltenheit mehr. Man trifft regelmäßig Yachten, die an der W-Küste Norwegens – sogar bis nach Spitzbergen – entlangsegeln, während andere wiederum nach W fahren, in Richtung Island, Grönland und sogar in die Nordwestpassage.

Die Segelsaison ist in Nordeuropa auf wenige Monate begrenzt, daher finden die meisten Hochseetörns zwischen Juni und August statt. Davor ist das Wetter zu kalt und zu unbeständig. Für Törns nach N ist der zumeist stärkere SW-Wind zu Beginn der Saison allerdings günstiger. Mit Beginn des Sommers werden NE-Winde wahrscheinlicher.

Ende August wird das Wetter noch unbeständiger und in den meisten Jahren ist bei Herbstbeginn in der Biskaya mit heftigem Sturm zu rechnen.

Auf Törns nach S kann man während der Sommermonate vernünftige Segelbedingungen erwarten. Günstige Winde sind im S der Biskaya häufiger anzutreffen. Entlang des iberischen Festlandes herrschen beständige nördliche Winde vor. Sie werden auch als Portugalpassat bezeichnet und sorgen für exzellente Segelbedingungen bis nach Madeira und zu den Kanaren. Im September werden die Wetterbedingungen ungünstiger. Daher ist jeder, der den Atlantik später im Jahr überqueren möchte, gut beraten, die Kanaren bereits früh anzulaufen. Dies gilt auch für Boote aus dem Mittelmeer mit dem Ziel Kanaren, denn wenn es auf den Herbst zugeht, werden die Bedingungen in der Straße von Gibraltar ungemütlicher.

● AN11 Europa nach Nordamerika (nördliche Routen)

BESTE ZEIT: Juni bis August

TROPISCHE STÜRME: Juni bis November

KARTEN: BA: 4011, US: 121

Törnplanung weltweit: A15a Reisen ab Nordeuropa
A15b Reisen ab Westeuropa

SEGELFÜHRER: *Atlantic Crossing Guide, Cruising Guide to Newfoundland, Cruising Guide to the Nova Scotia Coast, Cruising Guide to Labrador, Handbuch für den Atlantischen Ozean*

WEGPUNKTE:

Startpunkt	Abfahrtschafen	Zwischenwegpunkt	Landfall	Zielhafen	Entfernung
Route AN11A					
Falmouth	Lizard	Land's End	Terra	St John's X	1973
50°08.0'N, 5°02.0'W	49°55.0'N, 5°10.0'W	50°00.0'N, 5°48.0'W	47°39.0'N, 52°31.0'W	47°34.0'N, 52°42.0'W	
		Sable	Nova	Halifax X	2467
		43°42.0'N, 60°0.0'W	44°06.0'N, 63°05.0'W	44°38.0'N, 63°34.0'W	
Route AN11B					
Oban X	Artach		Terra	St John's X	1905
56°24.5'N, 5°29.5'W	56°05.0'N, 6°35.0'W				
		Sable	Nova	Halifax X	2395

Die schwierigste Route nach W in den hohen Breiten ist wahrscheinlich die direkte Route vom Ärmelkanal (AN11A) aus, da auf der gesamten Strecke mit Gegenwind zu rechnen ist. Die Alternativen sind ein Umweg nach N in der Hoffnung auf günstigere Winde, ein Kurs in der Nähe der Großkreisroute von Schottland aus (AN11B) oder ein Umweg nach S auf der Suche nach wärmerem Wetter, wie in AN12 beschrieben. Auf allen nördlichen Routen ist mit Nebel und Eis zu rechnen, daher kommt es auf gutes Timing an. Im Juli erstreckt sich die Eisgrenze vom SE Neufundlands bis auf 39°N, 50°W. Im August zieht sie sich auf oberhalb 41°N zurück. In der Nähe dieser Breitengrade ist eine

Durchfahrt daher auf die Sommermonate beschränkt. Der südliche Teil des Westatlantiks kann von tropischen Stürmen heimgesucht werden; das sollte bei Überfahrten in den Sommermonaten unbedingt im Auge behalten werden.

Auf der Route AN11A herrschen vornehmlich W- und SW-Winde vor. Hinzu kommt der Nachteil, gegen den Nordatlantikstrom segeln zu müssen. Es kann kontraproduktiv sein, bei dem Versuch, der Strömung auszuweichen, weiter südlich zu fahren, denn dort läuft man Gefahr, in ein Azorenhoch mit damit verbundener Flaute hineinzugeraten. Hauptgrund für eine Entscheidung für eine nördlichere Route ist, den Sommertiefdruckgebieten aus dem Weg zu

gehen, die von W nach E nahe der Großkreisroute über den Atlantik ziehen. Obwohl dort die Chance auf bessere Winde nur unwesentlich größer ist als auf dem direkten Weg, können Yachten, die gut am Wind laufen, aufgrund der häufigen SW- oder NW-Winde gut vorankommen. Da diese Routen durch Gebiete führen, in denen häufig Nebel und Eis vorkommen, sollten sie nur in den späten Sommermonaten gefahren werden. Weiter nördlich liegt eine Route, die schon von den Wikingern genutzt wurde und die bereits in der Mitte des Sommers gefahren werden kann. Auf dieser Route trifft man im Mai und Juni höchstwahrscheinlich auf NE- und N-Winde, steuert zunächst Island an und nimmt dann Kurs auf Neufundland, siehe Routen AN155, AN171 und AN175.

Eine der kürzesten Routen über den Atlantik ist die Großkreisroute vom Ärmelkanal nach St. John's in Neufundland. Allerdings sollten diese nur Yachten mit guten Am-Wind-Eigenschaften befahren. Der nördlichste Punkt dieser Route liegt bei ungefähr 51°N, daher ist das Risiko, auf Eis zu treffen, hoch und guter Ausguck ist unerlässlich. Die Eisgrenze variiert in ihrer Lage jedoch sehr. Die durchschnittlichen

Eisgrenzen für Juni und August sind oben genannt. Bei einem Zugriff auf aktuelle Berichte über die Eisgrenzen kann auch ein nördlicherer Kurs gewählt werden. Anfang der Saison oder bei größeren Eisvorkommen ist es ratsam, Route AN12A zu wählen und deutlich unterhalb der Eisgrenze zu bleiben.

Auf Passagen, die in Falmouth beginnen, sollte man sich zunächst von Land's End im SW Englands freisegeln. Nachdem Irland südlich passiert wurde, sollte ein Kurs gesteckt werden, der die Untiefen bei Sable Island umgeht. Auf Passagen, die in Schottland beginnen, sollte man sich nördlich von Irland halten. Yachten, die aus Deutschland oder Skandinavien kommen, können ebenfalls diese Route einschlagen, indem sie die W-Küste Schottlands über den Kaledonischen Kanal erreichen.

Alle Boote, die in die USA einreisen, müssen sich bei den US-Behörden unter der Nummer +1(800) 432 1216 oder +1(800) 451 0393 anmelden und ihren Anweisungen Folge leisten. Die Formalitäten für Nicht-US-Bürger und Yachten mit ausländischer Flagge, mit Ausnahme von Kanada, sind sehr streng.

● AN12 Europa nach Nordamerika (südliche Routen)

BESTE ZEIT: Juni/ Juli

TROPISCHE STÜRME: Juni bis November

KARTEN: BA: 4011, US: 120

Törnplanung weltweit: A15b Reisen ab Westeuropa, A15c Reisen ab dem Mittelmeer

SEGELFÜHRER: *Atlantic Crossing Guide, Revierführer Atlantische Inseln, Handbuch für den Atlantischen Ozean*

WEGPUNKTE:

Startpunkt	Abfahrtschafen	Zwischenwegpunkt	Landfall	Zielhafen	Entfernung
Route AN12A					
Falmouth	Lizard	Bishop	Newport S	Newport X	2911
50°08.0'N, 5°02.0'W	49°55.0'N, 5°10.0'W	49°48.0'N, 6°26.4'W	41°06.5'N, 71°22.0'W	41°29.0'N, 71°20.0'W	
			New York SE	New York X	3005
			40°42.0'N, 74°00.0'W	40°07.5'N, 73°21.0'W	
		Chesapeake	Bay	Norfolk X	3218
		36°42.0'N, 74°48.0'W	37°02.5'N, 76°04.0'W	36°58.0'N, 76°22.0'W	
Route AN12B					
Falmouth	Lizard	Graciosa NW			
		39°06.5'N, 28°06.0'W			
		Faial NE			
		38°36.0'N, 28°35.0'W			
		[Bermuda E]			
		32°22.0'N, 64°38.0'W			
		Chesapeake	Bay	Norfolk X	3521
Route AN12C					
Falmouth	Lizard	Biscay SW			
		43°20.0'N, 10°20.0'W			
		Madeira NW			
		32°48.0'N, 17°20.0'W			
		Chesapeake	Bay	Norfolk X	4256

Um Gegenwind und Kälte auf der direkten Route (AN11) zu umgehen oder um die südlichen Häfen der USA zu erreichen, gibt es ein paar südlichere Routen, die direkt oder mit Zwischenstopps auf den Azoren, Madeira oder den Bermudas gesegelt werden können. Wie auch AN11 sollten diese Passagen nur von Yachten gesegelt werden, die gut am Wind laufen. Gemäß der aktuellen Wetteraufzeichnungen für Juni und Juli herrschen nördlich und westlich der Azorenhochs mehr SW-Winde als W- und NW-Winde zusammengenommen.

Die Route AN12B ist eine Schönwetterroute und setzt die Route AN19 über die Azoren fort. Sie ist länger, bietet aber den Vorteil wärmeren Wetters und die Möglichkeit eines Zwischenstopps auf dem Atlantik, um Kräfte zu tanken und die Vorräte aufzufüllen. Auf der W-Seite der Azoren hängt der Kurs im Wesentlichen von der Lage des Azorenhochs und den damit zusammenhängenden Winden ab. An den westlichen Rändern hat man gute Chancen auf SW-Winde. Ab Mitte Juni kann diese Route von tropischen Stürmen heimgesucht werden, mit fortschreitendem Sommer steigt auch das Hurrikanrisiko. Daher sollte man einen Zwischenstopp auf den Bermudas nur im Notfall erwägen, denn er bedeutet einen Umweg

und verlängert den Aufenthalt in der hurrikangefährdeten Zone. Wenn ein Zwischenstopp auf den Bermudas geplant ist, sollte man sich Route AN137 anschauen. Die passende Segeltaktik für diesen Teil der Transatlantikpassage hängt von den Winden ab, die man westlich der Azoren antrifft. Sie entscheiden, ob östlich oder westlich an den Bermudas vorbeigesegelt oder ein Zwischenstopp eingelegt wird. Siehe auch Route AN37.

Auch wenn diese Route länger als die vorigen ist, kann man auf der Route AN12C günstigere Winde antreffen. Daher sollte sie von jedem, der die südlicheren Häfen der USA anlaufen möchte, in Betracht gezogen werden. Der empfohlene Kurs hält sich östlich und südlich des Azorenhochs und sichert sich so NE-Winde am Anfang der Passage. Die Route führt nahe der W-Küste Madeiras vorbei, wo ein Stopp eingelegt und auf bessere Winde gewartet werden kann.

Alle Boote, die in die USA einreisen, müssen sich bei den US-Behörden unter der Nummer +1(800) 432 1216 oder +1(800) 451 0393 anmelden und ihren Anweisungen Folge leisten. Die Formalitäten für Nicht-US-Bürger und Yachten mit ausländischer Flagge, mit Ausnahme von Kanada, sind sehr streng.

● AN13 Nordeuropa Richtung Süden

BESTE ZEIT: Juni bis August

TROPISCHE STÜRME: keine

KARTEN: BA: 4010, US: 126

Törnplanung weltweit: A1a Von Nordeuropa zu den Kanaren, A5a Reisen nach Gibraltar, A5b Reisen über die europäischen Binnengewässer

SEGELFÜHRER: *Cruising Almanac, The Shell Channel Pilot, North Sea Passage Pilot, Nordseeküste 1, Nordseeküste 2, Atlantic Spain and Portugal*

WEGPUNKTE:

Startpunkt	Abfahrtschafen	Zwischenwegpunkt	Landfall	Zielhafen	Entfernung
Route AN13A					
Brunsbüttel 53°53.0'N, 9°08.0'E	Elbe 54°00.0'N, 8°10.0'E	Ems 53°43.0'N, 6°23.6'E [Terschelling W] 53°26.0'N, 4°54.0'E Welland 53°00.0'N, 3°30.0'E [Den Helder W] 52°00.52'N, 4°18.0'E		Terschelling 53°20.0'N, 5°06.8'E	222
		Strait N 51°15.0'N, 1°50.0'E	Dover NE 51°07.8'N, 1°28.0'E	Den Helder 52°58.5'N, 4°44.4'E Dover 51°06.6'N, 1°20.0'E	339 479
Route AN13B					
Gothenburg 57°40.0'N, 11°41.0'E	Vinga 57°38.5'N, 11°35.0'E	Skagerrak SE 57°52.0'N, 10°37.0'E			nach Inverness 391
Oslo X 59°23.0'N, 10°35.0'E	Oslo S 59°00.0'N, 10°32.0'E				374
Kristiansand 58°04.8'N, 8°04.2'E	Kristiansand SW 58°00.0'N, 7°56.0'E	Skagerrak W 57°50.0'N, 6°56.0'E			275

VERZEICHNIS DER ROUTEN (in alphabetischer Reihenfolge)

- Ärmelkanal in die Ostsee **AN151** 189
 Alaska nach British Columbia **PN14** 276
 Antarktis nach Feuerland **AS37** 262
 Antarktis zu den Falklandinseln und nach Südgeorgien **AS38** 263
 Argentinien nach Norden **AS26** 254
 Argentinien nach Süden **AS24** 251
 Australien nach Südostasien **IT19** 512
 Azoren in die USA **AN138** 170
 Azoren nach Brasilien **AT13** 225
 Azoren nach Gibraltar **AN134** 166
 Azoren nach Irland **AN131** 163
 Azoren nach Kanada und Grönland **AN139** 171
 Azoren nach Madeira **AN135** 167
 Azoren nach Nordeuropa **AN132** 164
 Azoren nach Portugal **AN133** 165
 Azoren zu den Bermudas **AN137** 169
 Azoren zu den Kanaren **AN136** 168
 Bahamas und Florida nach Norden **AN111** 141
 Bali nach Singapur **IT11** 503
 Bali nach Sri Lanka **IT12** 505
 Bali nach Westaustralien **IS22** 539
 Bali nach Westen **IS21** 537
 Bermudas in die Ostkaribik **AN126** 158
 Bermudas in die Südkaribik und nach Panama **AN128** 160
 Bermudas in die Westkaribik **AN127** 159
 Bermudas nach Florida und zu den Bahamas **AN122** 154
 Bermudas nach Gibraltar **AN124** 156
 Bermudas nach Nordamerika **AN121** 152
 Bermudas nach Nordeuropa **AN123** 155
 Bermudas und Nordamerika nach Brasilien **AT14** 226
 Bermudas zu den Azoren **AN125** 157
 Brasilien in die Ostkaribik **AT21** 230
 Brasilien nach Süden **AS23** 250
 Brasilien nach Westafrika **AT24** 233
 Brasilien zu den Azoren **AT22** 231
 Brasilien zu den Kapverden und Kanaren **AT23** 232
 Chagos nach Madagaskar **IS37** 547
 Chagos nach Mauritius **IS36** 546
 Chagos zu den Seychellen **IS35** 546
 Chagos-Inseln nach Norden **IT14** 507
 Chagos-Inseln nach Südostasien **IT15** 508
 Chile nach Norden **PS18** 386
 Christmas Island nach Chagos **IS32** 543
 Christmas Island nach Cocos Keeling **IS31** 543
 Cocos Keeling nach Chagos **IS33** 544
 Cocos Keeling nach Mauritius **IS34** 545
 Cocos Keeling nach Norden **IT13** 506
 Cookinseln nach Hawaii **PT23** 361
 Cookinseln nach Neuseeland **PS37** 405
 Cookinseln nach Niue und Tonga **PS36** 403
 Cookinseln nach Samoa **PS35** 402
 Darwin nach Norden **IS14** 532
 Darwin nach Westen **IS15** 532
 Darwin zur Torresstraße **IS12** 528
 Durban nach Kapstadt **IS62** 569
 Durch die Biskaya **AN14** 33
 Ecuador nach Peru und Chile **PS14** 381
 Ecuador zu den Galapagosinseln **PS11** 378
 England nach Skandinavien **AN152** 190
 Europa nach Nordamerika (nördliche Routen) **AN11** 29
 Europa nach Nordamerika (südliche Routen) **AN12** 30
 Falklandinseln in die Antarktis **AS33** 258
 Falklandinseln nach Patagonien **AS34** 259
 Falklandinseln nach Südgeorgien **AS32** 257
 Falklandinseln nach Tristan da Cunha und Kapstadt **AS31** 257
 Feuerland in die Antarktis **AS36** 261
 Fidschi nach Neukaledonien **PS54** 422
 Fidschi nach Neuseeland **PS55** 423
 Fidschi nach Samoa **PS51** 419
 Fidschi nach Tonga **PS52** 420
 Fidschi nach Tuvalu **PS56** 424
 Fidschi nach Vanuatu **PS53** 421
 Florida und Bahamas in die Ostkaribik **AN113** 144
 Florida und Bahamas in die Westkaribik **AN115** 148
 Florida und Bahamas nach Panama **AN114** 146
 Florida und Bahamas zu den Bermudas **AN112** 143
 Galapagosinseln nach Hawaii **PT17** 353
 Galapagosinseln nach Mikronesien **PT18** 354
 Galapagosinseln nach Norden **PT16** 351
 Galapagosinseln zu den Marquesasinseln **PS12** 379
 Galapagosinseln zur Osterinsel und den Gambierinseln **PS13** 380
 Gambierinseln zu den Australinseln und nach Tahiti **PS27** 394
 Gambierinseln zu den Marquesas **PS21** 388
 Gambierinseln zu den Tuamotuinseln und nach Tahiti **PS28** 395
 Gesellschaftsinseln nach Neuseeland **PS34** 401
 Gesellschaftsinseln nach Samoa **PS33** 400
 Gesellschaftsinseln nach Tonga **PS32** 399
 Gesellschaftsinseln zu den Cookinseln **PS31** 397
 Gibraltar nach Madeira **AN31** 46
 Gibraltar nach Nordamerika **AN38** 53
 Gibraltar nach Nordeuropa **AN34** 49
 Gibraltar nach Port Said über die Straße von Messina **ME2** 598
 Gibraltar nach Port Said über Malta **ME1** 597
 Gibraltar nach Portugal **AN35** 50
 Gibraltar zu den Azoren **AN36** 51
 Gibraltar zu den Bermudas **AN37** 52
 Gibraltar zu den Kanaren **AN32** 47
 Gibraltar zu den Kleinen Antillen **AN33** 48
 Gibraltar zur Atlantikküste Marokkos **AN39** 55
 Golf von Aden nach Eritrea **RN2** 580
 Golf von Aden nach Hodaïda **RN4** 581
 Golf von Aden nach Port Sudan **RN1** 578
 Golf von Mexiko und Westkaribik nach Panama **AN109** 138
 Grönland nach Osten **AN172** 212
 Grönland nach Süden **AN174** 215
 Grönland und Island nach Spitzbergen **AN176** 217
 Guam nach Japan **PN85** 337
 Guam nach Palau **PN83** 336
 Guam zu den Philippinen **PN84** 337
 Hawaii nach Alaska **PN31** 291
 Hawaii nach Guam **PN38** 298
 Hawaii nach Hongkong und China **PN39** 299
 Hawaii nach Japan **PN37** 297
 Hawaii nach Kalifornien **PN33** 293
 Hawaii nach Ostmikronesien **PN36** 296
 Hawaii nach Panama, Mittelamerika und Mexiko **PN34** 294
 Hawaii nach Samoa und Fidschi **PT25** 363
 Hawaii nach Tahiti und zu den Marquesas **PT24** 362
 Hawaii zu den Line Islands **PN35** 295
 Hawaii zum pazifischen Nordwesten **PN32** 292
 Hongkong und China nach Japan und Korea **PN63** 318
 Hongkong und China nach Mikronesien **PN64** 320
 Hongkong und China nach Süden **PN61** 315
 Hongkong und China zu den Philippinen **PN62** 317
 Indien nach Oman **IN37** 500
 Indien zum Roten Meer **IN31** 494
 Indonesien nach Darwin **IS23** 540
 Indonesien zur Torresstraße **IS24** 541
 Irland nach Island **AN156** 197
 Irland und Schottland nach Grönland **AN157** 198
 Island nach Osten **AN173** 213
 Island nach Süden **AN175** 216

- Jamaika nach Mittelamerika und Mexiko **AN108** 137
- Jamaika nach Panama **AN107** 136
- Japan nach Alaska **PN73** 326
- Japan nach China und Hongkong **PN71** 323
- Japan nach Hawaii **PN75** 329
- Japan nach Nordamerika **PN74** 327
- Japan nach Ostmikronesien **PN76** 330
- Japan nach Westmikronesien **PN77** 331
- Japan zu den Philippinen **PN72** 325
- Jungferninseln in die Westkaribik und zum Golf von Mexiko **AN83** 103
- Jungferninseln nach Nordamerika **AN86** 108
- Jungferninseln nach Panama **AN81** 99
- Jungferninseln und Puerto Rico zu den Bermudas **AN87** 109
- Jungferninseln zu den Azoren **AN88** 110
- Jungferninseln zu den Bahamas und nach Florida **AN85** 106
- Jungferninseln zu den Großen Antillen **AN82** 100
- Jungferninseln zu den Turks- & Caicosinseln **AN84** 105
- Kalifornien nach Alaska **PN17** 279
- Kalifornien nach Hawaii **PN11** 273
- Kalifornien nach Norden **PN13** 275
- Kalifornien nach Süden **PN12** 274
- Kalifornien und Mexiko zu den Galapagosinseln **PT12** 346
- Kalifornien und Mexiko zu den Marquesasinseln **PT14** 349
- Kanaren nach Gibraltar **AN58** 70
- Kanaren nach Madeira **AN57** 70
- Kanaren nach Nordeuropa **AN59** 71
- Kanaren nach Westafrika **AN53** 67
- Kanaren zu den Azoren **AN56** 69
- Kanaren zu den Bahamas **AN54** 68
- Kanaren zu den Bermudas **AN55** 68
- Kanaren zu den Kapverden **AN52** 66
- Kanaren zu den Kleinen Antillen **AN51** 63
- Kanaren und Kapverden nach Brasilien **AT11** 223
- Kapstadt nach Brasilien **AS14** 244
- Kapstadt nach Norden **AS11** 242
- Kapstadt nach Westen **AS15** 245
- Kapstadt zu den Falklandinseln und nach Südgeorgien **AS16** 246
- Kapverden nach Nordbrasilien und Guyana **AN68** 79
- Kapverden nach Westafrika **AN67** 78
- Kapverden zu den Azoren **AN61** 73
- Kapverden zu den Kanaren **AN66** 77
- Kapverden zu den Kleinen Antillen **AN62** 74
- Kiribati nach Tuvalu **PT27** 365
- Kleine Antillen in die Westkaribik und zum Golf von Mexiko **AN75** 88
- Kleine Antillen nach Nordamerika **AN77** 94
- Kleine Antillen nach Panama **AN73** 84
- Kleine Antillen nach Venezuela **AN71** 82
- Kleine Antillen zu den ABC-Inseln und nach Kolumbien **AN72** 82
- Kleine Antillen zu den Azoren **AN79** 97
- Kleine Antillen zu den Bahamas und nach Florida **AN76** 91
- Kleine Antillen zu den Bermudas **AN78** 96
- Kleine Antillen zu den Großen Antillen **AN74** 85
- Komoren und Mayotte zu den Seychellen **IS46** 553
- La Réunion nach Madagaskar **IS55** 563
- La Réunion zu den Seychellen **IS53** 561
- Madagaskar nach Ostafrika **IS48** 555
- Madagaskar nach Südafrika **IS49** 556
- Madagaskar zu den Seychellen **IS47** 554
- Madeira nach Gibraltar **AN46** 61
- Madeira nach Nordeuropa **AN44** 59
- Madeira nach Portugal **AN45** 60
- Madeira zu den Azoren **AN43** 59
- Madeira zu den Kanaren **AN41** 57
- Madeira zu den Kleinen Antillen **AN42** 58
- Malediven nach Indien **IN26** 491
- Malediven nach Oman **IN27** 491
- Malediven nach Süden **IT22** 516
- Malediven zum Roten Meer **IN28** 492
- Marquesasinseln nach Hawaii **PT21** 358
- Marquesasinseln zu den nördlichen Cookinseln **PS24** 391
- Marquesasinseln zu den Tuamotuinseln und Tabiti **PS22** 389
- Massawa nach Port Sudan **RN3** 581
- Massawa zum Golf von Aden **RS4** 589
- Mauritius nach La Réunion **IS51** 559
- Mauritius nach Madagaskar **IS54** 561
- Mauritius und La Réunion nach Südafrika **IS57** 565
- Mauritius und La Réunion zu den Komoren und nach Ostafrika **IS56** 564
- Mauritius zu den Seychellen **IS52** 560
- Melanesien nach Norden **PT28** 366
- Melanesien nach Süden **PT29** 368
- Mexiko und Mittelamerika nach Panama **PN22** 285
- Mikronesien nach Hawaii **PN89** 340
- Mikronesien nach Osten **PN81** 333
- Mikronesien nach Westen **PN82** 335
- Neukaledonien nach Fidschi **PS71** 442
- Neukaledonien nach Neuseeland **PS72** 443
- Neukaledonien nach New South Wales **PS73** 444
- Neukaledonien nach Queensland und zur Torresstraße **PS74** 445
- Neukaledonien nach Vanuatu **PS75** 446
- Neuseeland nach Fidschi **PS64** 434
- Neuseeland nach Neukaledonien **PS63** 433
- Neuseeland nach New South Wales **PS61** 430
- Neuseeland nach Queensland **PS62** 432
- Neuseeland nach Südchile **PS68** 439
- Neuseeland nach Tahiti **PS67** 438
- Neuseeland nach Tonga **PS65** 435
- Neuseeland zu den Cook-Inseln **PS66** 437
- New South Wales nach Fidschi **PS93** 460
- New South Wales nach Neukaledonien **PS92** 459
- New South Wales nach Neuseeland **PS91** 458
- New South Wales nach Vanuatu **PS94** 461
- Nordamerika in die Ostkaribik **AN145** 179
- Nordamerika in die Südkaribik **AN149** 186
- Nordamerika in die Westkaribik **AN148** 184
- Nordamerika ins Mittelmeer **AN142** 176
- Nordamerika nach Norden **AN171** 209
- Nordamerika nach Nordeuropa **AN141** 173
- Nordamerika nach Panama **AN147** 182
- Nordamerika zu den Azoren **AN144** 178
- Nordamerika zu den Bahamas **AN146** 181
- Nordamerika zu den Bermudas **AN143** 177
- Nordeuropa ins Mittelmeer **AN16** 35
- Nordeuropa nach Madeira **AN17** 36
- Nordeuropa nach Portugal **AN15** 34
- Nordeuropa Richtung Süden **AN13** 31
- Nordeuropa zu den Azoren **AN19** 38
- Nordeuropa zu den Kanaren **AN18** 37
- Nordqueensland zur Torresstraße **PS107** 471
- Nordqueensland nach Papua-Neuguinea **PS106** 470
- Nordwestpassage nach Osten **PN19** 281
- Norwegen nach Grönland **AN165** 206
- Norwegen nach Spitzbergen **AN163** 203
- Norwegen zu den Färöern und nach Island **AN164** 204
- Oman nach Sri Lanka **IN34** 497
- Oman zum Roten Meer **IN32** 495
- Ostafrika zu den Seychellen **IS45** 553
- Ostafrika zum Roten Meer **IT17** 510
- Osterinsel nach Südchile **PS17** 385
- Osterinsel nach Westen **PS16** 384
- Ostkaribik nach Brasilien **AT15** 227
- Palau nach Guam **PN86** 338
- Palau nach Japan **PN87** 339
- Palau zu den Philippinen **PN88** 340
- Panama in die Westkaribik **AN91** 113
- Panama nach Hispaniola **AN94** 118
- Panama nach Jamaika **AN93** 117
- Panama nach Kolumbien und zu den ABC-Inseln **AN96** 119
- Panama nach Mittelamerika und Mexiko **PN21** 284
- Panama und Mittelamerika nach Süden **PT11** 344

- Panama zu den Bahamas und nach Florida* **AN98** 121
- Panama zu den Bermudas und nach Nordamerika* **AN99** 122
- Panama zu den Jungferinseln* **AN95** 119
- Panama zu den Kleinen Antillen und nach Venezuela* **AN97** 120
- Panama zu den Marquesasinseln* **PT13** 348
- Panama zum Golf von Mexiko* **AN92** 116
- Panama, Mittelamerika und Mexiko nach Hawaii* **PN23** 286
- Panama, Mittelamerika und Mexiko nach Kalifornien und zum pazifischen Nordwesten* **PN24** 287
- Panama, Mittelamerika und Mexiko nach Mikronesien* **PN25** 289
- Papua-Neuguinea nach Queensland* **PS84** 454
- Papua-Neuguinea nach Indonesien* **PS86** 456
- Papua-Neuguinea zur Torresstraße* **PS85** 455
- Patagonien und Falklandinseln nach Norden* **AS25** 252
- Patagonien zu den Falklandinseln* **AS35** 260
- Pazifischer Nordwesten nach Alaska* **PN18** 280
- Pazifischer Nordwesten nach Hawaii* **PN16** 278
- Pazifischer Nordwesten nach Süden* **PN15** 277
- Pazifischer Nordwesten zu den Marquesasinseln* **PT15** 350
- Philippinen nach China und Hongkong* **PN52** 310
- Philippinen nach Guam* **PN54** 312
- Philippinen nach Japan* **PN53** 311
- Philippinen nach Palau* **PN55** 313
- Philippinen nach Singapur* **PN51** 309
- Port Said nach Gibraltar über die Straße von Messina* **MW2** 603
- Port Said nach Gibraltar über Malta* **MW1** 601
- Port Sudan nach Massawa* **RS3** 588
- Port Sudan nach Südägypten* **RN5** 582
- Port Sudan zum Golf von Aden* **RS2** 587
- Portugal nach Gibraltar* **AN21** 40
- Portugal nach Madeira* **AN23** 41
- Portugal nach Nordeuropa* **AN25** 43
- Portugal zu den Azoren* **AN24** 42
- Portugal zu den Kanaren* **AN22** 41
- Portugal zur Atlantikküste von Marokko* **AN26** 44
- Queensland nach Fidschi* **PS104** 467
- Queensland nach Neukaledonien* **PS102** 465
- Queensland nach Neuseeland* **PS101** 464
- Queensland nach Vanuatu* **PS103** 466
- Queensland zu den Salomonen* **PS105** 469
- Rotes Meer nach Indien* **IN36** 499
- Rotes Meer nach Sri Lanka* **IN33** 496
- Rotes Meer nach Süden* **IT21** 514
- Rotes Meer zu den Malediven* **IN35** 498
- Salomonen nach Papua-Neuguinea* **PS81** 452
- Salomonen nach Queensland* **PS83** 454
- Salomonen zur Torresstraße* **PS82** 453
- Samoa nach Fidschi* **PS45** 412
- Samoa nach Norden* **PS46** 414
- Samoa nach Tonga* **PS44** 411
- Samoa und Tonga nach Osten* **PS47** 416
- Schottland nach Island* **AN155** 196
- Schottland nach Norwegen* **AN153** 192
- Schottland nach Spitzbergen* **AN154** 193
- Seychellen nach Chagos* **IS41** 549
- Seychellen nach Ostafrika* **IS44** 552
- Seychellen nach Süden* **IS42** 549
- Seychellen nach Südostasien* **IT18** 511
- Seychellen nach Westmadagaskar und zu den Komoren* **IS43** 551
- Seychellen zum Roten Meer* **IT16** 509
- Singapur nach Hongkong und China* **PN43** 304
- Singapur nach Nordborneo* **PN45** 307
- Singapur nach Vietnam* **PN42** 303
- Singapur nach Westmalaysia* **IN11** 478
- Singapur zu den Philippinen* **PN44** 306
- Singapur zum Golf von Thailand* **PN41** 302
- Skandinavien nach England* **AN161** 201
- Skandinavien nach Schottland* **AN162** 202
- Spitzbergen nach Süden* **AN177** 218
- Sri Lanka nach Indien* **IN23** 487
- Sri Lanka nach Oman* **IN22** 487
- Sri Lanka nach Südostasien* **IN25** 489
- Sri Lanka zu den Malediven* **IN24** 488
- Sri Lanka zum Roten Meer* **IN21** 486
- Sri Lanka nach Süden* **IT23** 518
- St. Helena nach Ascension* **AS12** 243
- St. Helena nach Brasilien* **AS13** 243
- St. Helena nach Westafrika* **AT27** 235
- St. Helena zu den Kapverden* **AT26** 235
- Südafrika nach La Réunion und Mauritius* **IS61** 568
- Südafrika nach Norden* **IS64** 572
- Südafrika nach Westaustralien* **IS63** 571
- Südafrika und St. Helena in die Ostkaribik* **AT25** 234
- Südafrika und St. Helena nach Gibraltar* **AT29** 237
- Südafrika und St. Helena zu den Azoren* **AT28** 236
- Südägypten nach Sues* **RN6** 583
- Südägypten zum Golf von Akaba* **RN7** 584
- Südamerika nach Südafrika* **AS21** 248
- Südamerika zu den Falklandinseln* **AS22** 249
- Südamerika zur Osterinsel* **PS15** 383
- Südastralien nach Westen* **PS95** 462
- Südgeorgien nach Norden* **AS39** 264
- Südkaribik in die Westkaribik und nach Mexiko* **AN106** 134
- Südostasien in den Südindischen Ozean* **IT25** 521
- Südostasien zur Torresstraße* **IT24** 519
- Sues nach Port Sudan* **RS1** 586
- Tabiti nach Südkhile* **PS26** 393
- Tabiti und Marquesas nach Panama* **PT19** 355
- Tabiti zu den Australinseln* **PS25** 392
- Tabiti zu den Line Islands und nach Hawaii* **PT22** 359
- Tabiti zu den Tuamotu- und den Marquesasinseln* **PS23** 390
- Thailand nach Myanmar* **IN17** 484
- Thailand nach Singapur* **IN15** 482
- Thailand nach Sri Lanka* **IN14** 481
- Thailand zu den Andamanen* **IN16** 483
- Tonga nach Fidschi* **PS41** 407
- Tonga nach Neuseeland* **PS43** 410
- Tonga nach Norden* **PS42** 409
- Torresstraße nach Darwin* **IS11** 527
- Torresstraße nach Westen* **IS13** 530
- Tuvalu nach Kiribati* **PT26** 364
- Tuvalu nach Süden* **PS59** 427
- Vanuatu nach Neukaledonien* **PS76** 447
- Vanuatu nach Queensland und zur Torresstraße* **PS77** 448
- Vanuatu zu den Salomonen* **PS78** 450
- Venezuela und ABC-Inseln nach Kolumbien und Panama* **AN104** 130
- Venezuela und ABC-Inseln nach Nordamerika* **AN103** 127
- Venezuela und ABC-Inseln zu den Jungferinseln* **AN102** 127
- Venezuela und ABC-Inseln zu den Kleinen Antillen* **AN101** 126
- Wallis nach Fidschi* **PS57** 425
- Wallis nach Tuvalu* **PS58** 426
- Westafrika nach Brasilien* **AT12** 224
- Westafrika nach Nordbrasilien und Guyana* **AN65** 76
- Westafrika zu den Azoren* **AN63** 75
- Westafrika zu den Kleinen Antillen* **AN64** 75
- Westaustralien nach Westen* **IS16** 534
- Westaustralien zur Bass-Straße* **IS17** 535
- Westkaribik nach Norden* **AN105** 132
- Westmalaysia nach Sri Lanka* **IN13** 480
- Westmalaysia nach Thailand* **IN12** 479