

Petra und Alfred auf See

Der Weltumsegelung erster Teil: Von Großenbrode nach Grenada

Abschied

So viel erlebt: schönsten Segeln, aber auch hartes Segeln, liebe Menschen, doch vereinzelt auch mal weniger Freundliche, tolle Technik, die dann auch mal versagt, Lustiges und Ernstes. Gar nicht so einfach, sich jetzt beim Schreiben (und Lesen) dieses Berichts mal von der Corona-Pandemie zu lösen. Denn im Juli 2019 waren wir beseelt und motiviert von einem großen Plan. Zu zweit wollten wir um die Welt, mit unserer 38-Fuß X-Yachts Xc38 Milena Bonatti. Wir, das sind Petra, meine Partnerin, die ich auf einem Himmelfahrtstörn-Törn nach Kühlungsborn und Nysted kennen- und auf einem Sommertörn in die schwedischen Schären 2018 lieben gelernt hatte. Sie war schon dreimal über den Atlantik gesegelt, und das half mir, meine Urängste gegen solche Unternehmungen abzubauen. Und ich, YCG-Mitglied seit 2003 und seitdem auf eigenem Kiel auf der Ostsee unterwegs, mit Abstechern auch mal in die Nordsee. Zuerst mit einer Hanse 341, ab 2011 dann mit der X, deren Ausrüstung ich jedes Jahr immer mal wieder in Richtung Blauwasser-Eignung erweiterte. Trotzdem war sie, nachdem wir Ende 2018 den großen Entschluss gefasst hatten, alles andere als Blauwasser-ready, was mir sympatisch war, denn mir ging es ja nicht anders. Voller Elan machten wir uns an die Aufgaben, das Schiff und mich vorzubereiten, was sowohl für die Großenbroder Yachtfirmen, - die einen tollen Job gemacht haben! - als auch für den ein- oder anderen Yachtausrüster-Versandhandel eine gute Sache war. Als dann noch das Impfprogramm, diverse Gesundheitschecks, zwei Wohnungsaufösungen sowie das Ende meines Jobs mit Einstieg ins Rentenalter dazukamen, wurde es doch ganz schön stressig. Die Abschiedsfeier am 7. Juli war dann der Höhepunkt einer turbulenten Zeit, so wie ich sie selbst in den besten Tagen von Dieselgate im Job nicht erlebt hatte. Das Zusammensein mit Freunden und Familie am Abend vorher, der kleine Sektempfang auf der Großenbroder Mole inclusive eines Abschiedsliedchens, dass Dorothea und Joe mit Gitarre vortrugen sowie einer Abordnung des Musikzugs der freiwilligen Feuerwehr Grömitz, der mit bewegenden Liedern unser bei Bft 5 recht zünftiges Ablegen untermalte ließ dann doch das ein- oder andere Auge feucht werden. Danke Euch allen, es war wunderschön!



Abschied auf der Großenbroder Mole

Wir kämpften uns dann am Abend bei böigem Westwind durch die Fehmarnsundbrücke und machten erstmal in Heiligenhafen fest. Nicht nur, weil unser Törn mit einer Nachtfahrt nach Kiel

wahrscheinlich vor Erschöpfung ein frühes Ende gefunden hätte, sondern auch, weil unsere Bordheizung mal wieder qualmte und nicht durchlief. Man könnte sich jetzt fragen, wozu braucht man eine Heizung in der Karibik. Stimmt, aber bis dahin ist's ein weiter Weg, über die Nordsee und den Ärmelkanal. Richtige Entscheidung, sie reparieren zu lassen, wie sich dann herausstellte. Außerdem – und das war ehrlich gesagt der Hauptgrund, waren wir von den Vorbereitungen völlig erschöpft und genossen es, in good old Holy Harbour mal ein, zwei Tage abzuhängen.

Auf der Fahrt durch den NOK verlief alles nach Plan, erwähnenswert höchstens der Hafenmeister der Marina Schreiber bei Rendsburg, der unsere kleine Milena Bonatti beim Verholen an der Tankstelle als „Nobel-Hobel“ bezeichnete. War es uns in dem Moment noch ein wenig peinlich, so legten wir dieses Schicki-Micki-Gefühl im Laufe der Reise immer mehr ab, bis wir es in Las Palmas anlässlich der vielen Superyachten vollständig abgelegt hatten.

Nordsee

Auch in Cuxhaven hatte ich Spaß mit der sehr resoluten aber auch sehr kompetenten Hafenmeisterin. Ich wollte einen Scherz machen, als ich einer Unterhaltung von ihr mit einem Segler zuhörte, der fragte, ob man bei den recht harten Bedingungen (NW 5-6) denn Richtung Westen losfahren könne. „Wer um die Welt segeln will, lässt sich doch nicht in Cuxhaven aufhalten!“ Ihr Blick war so vernichtend, dass alle weiteren Gespräche mit ihr danach über Petra abliefen. Zumal wir auch noch an einem Steg für große Yachten festgemacht hatten („Aha, Ihr seid das!“), was uns als Nobel-Hobel schließlich auch zustand!

Auch wenn es an dieser Stelle etwas ausführlich werden wird, und der Leser wahrscheinlich eher über karibische Strände und Orca-Begegnungen auf dem Atlantik lesen möchte, die Trans-Ocean-Geschichte (Trans Ocean oder TO: ein Verein der Blauwassersegler, weltweit organisiert) muss hier noch mit rein: wir nahmen nämlich in Laboe auf einem Weltumsegler-Treff des TO ein paar Monate vor der Abfahrt teil. Wir wurden gefragt, wie wir denn von der Ostsee bis in die Bretagne kommen wollten, und äußerten unsere Vorstellung: „wieso, ist doch ganz klar, von Cuxhaven an der deutschen, niederländischen und belgischen Küste entlang, also Norderney, Borkum, Ijmuiden, Breskens, Nieuwpoort, Calais, um nur einige mögliche Häfen zu nennen“. Die Antwort des TO-Chefs war rauh, aber herzlich: „So, Ihr wollt also um die Welt segeln, ja? Und dann in gutem Ostsee-Stil an der deutschen, niederländischen und belgischen Küste entlang, ja?“ Er machte eine Pause und schaute uns durchdringend an. „Ich sag Euch was: wenn ihr um die Welt segeln wollt, dann zeigt doch gleich am Anfang mal, was in Euch steckt. Segelt von Cuxhaven nach Ramsgate, das sind 300 Seemeilen, und dann wisst ihr, ob ihr das Zeug zu einer Weltumsegelung habt.“ Das war dann ein Grund, weshalb wir von Cuxhaven bis Ijmuiden kamen, immerhin ca. 200 Seemeilen, aber brav an der Küste entlang und nicht direkt über die Nordsee mit seinem Schiffsverkehr und den vielen VTG's (Verkehrstrennungsgebieten) Richtung Ramsgate. Da wir das so alles nicht sauber geplant hatten, naiverweise besonders die Strömungen nicht allzu vorausschauend, hatten wir nach der durchsegelten Nacht abends zum Schluss kurz vor Ijmuiden noch richtig Spaß. Unter Segel kamen wir gegen die mindestens mit drei Knoten uns entgegen strömende Nordsee plus Wind von vorn nicht voran, unter Motor auch nicht, nur „dänisch kreuzend“, also segelnd mit Motorunterstützung ging es halbwegs (sorry, liebe Dänen. Ich habe ein dänisches Boot, da darf ich das doch?). Lesson learned. Ostseesegler eben.

In Ijmuiden machten die Möchtegern-Weltumsegler erstmal eine Woche Erholungspause, denn Wind und Strömung erschien ihnen für eine Weiterfahrt viel zu stark. Aber immerhin nutzen wir die Zeit, um uns – jetzt endlich mal – akribisch auf die vor uns liegende Route vorzubereiten. Vor Gefahren verschiedenster Art wurde in der Navigationsliteratur hinreichend gewarnt. Neben den Strömungen gab es die Hafeneinfahrt von Rotterdam, einem der größten Seehäfen der Welt mit dem

entsprechenden Schiffsverkehr, sowie die gefährlichen belgischen Sände, durch die wir hindurch navigieren mussten. Und Schließlich Calais, Tidenhafen und zweitgrößter Passagierhafen Europas.

Auch machten wir einen groben Törnplan bis zu den Kanaren, denn schon jetzt fühlten wir aufgrund des Starttermins der Überfahrt einen leichten Termindruck aufkommen. Auf der Weiterfahrt bis zu den Kanaren würden wir uns jedenfalls diese einwöchigen Erholungsurlaube nicht allzuoft leisten können.

Nun, um es kurz zusammenzufassen, wir kamen überall gut durch. Die Hafeneinfahrt von Rotterdam war spannend, zumal wir dort noch vor Sonnenaufgang ankamen, und die Standby-Anweisung der dortigen Funkstation die Einzige blieb. Die Lücke zwischen den ein- und ausfahrenden Schiffen war enger, als ich es bisher irgendwo anders erlebt hatte. Die Sände vor der belgischen Küste wiederum waren gut zu navigieren, ähnlich der Einfahrt in den Hafen von Gedser, nur dass es einen ganzen Tag langdauerte. Und Calais war auch spannend, wir warteten lange direkt vor der Hafeneinfahrt auf ein grünes Licht. Als dann mal für ein paar Minuten keine ein- oder auslaufende Fähre zu entdecken war, huschten wir schnell durch. Erst beim Auslaufen ein paar Tage später hatten wir gelernt, dass man über Funk eine Einfahrtgenehmigung anfragen sollte ...

Ärmelkanal

In Calais fühlten wir uns das erste Mal schon ein wenig als ob die Reise Formen annimmt. Weiter weg eben. Und wir genossen das französische Essen, genehmigten uns den guten Café au Lait, Croissants und nahmen uns die Zeit für touristische Unternehmungen (Leuchtturm und Schloss). Wie Urlaub.

Erwähnenswert vielleicht noch, dass unsere Reise in der belgischen Marina Nieuwpoort fast zu Ende gewesen wäre. Bei der zweiten Anfahrt auf einen Liegeplatz drehten wir direkt hinter einer sehr großen Motoryacht ohne Sicht in das Fahrwasser. Eine Yacht fuhr mit recht hoher Geschwindigkeit in dieser Einfahrt, auch ohne Sicht und hätte uns fast gerammt – oder wir sie. War von Beiden nicht ganz sauber. Müßig, die Schuldfrage zu erörtern. Glück gehabt und um eine Erfahrung reicher.

Der Ärmelkanal lag nun vor uns. Was tun? Wein- oder Bierroute, wie die TO-Leute zu sagen pflegen. Da wir Beidem nur sehr wenig bis gar nicht zusprechen, entschieden wir uns nach Bauchgefühl für die englische Südküste. Man muss nicht so weit nach Süden, also bis Le Havre mehr oder weniger ohne Häfen und dann wieder zurück nach Norden (Cherbourg). Sah auf der Karte irgendwie nicht so glatt aus wie die englische Küste. Und mit Dover, Eastbourne, Brighton und den Häfen um die Insel Wight (Portsmouth oder Cowes) gibt es auch mehr Möglichkeiten, die Route zu gestalten. Zumal die Isle of Wight und die Needles auch diesen legendären Ruf haben, der anzieht.

Wir waren sowieso etwas verwundert über die lockere TO-Einstellung von wegen Bier oder Wein. Für uns war die Fahrt durch den englischen Kanal mit seinem immensen Schiffsverkehr und dann noch von Ost nach West gegen die vorherrschende Windrichtung und den starken Strömungen, ganz zu schweigen vom Tidenhub eine riesige Herausforderung. Hinzu kam noch, dass uns irgendwie schon die Zeit im Nacken saß, denn wir wollten Anfang Oktober in Las Palmas sein, da wir zu dem Zeitpunkt Besuch erwarteten. Auch wollten wir nicht zu spät im Sommer über die Biskaya fahren müssen, denn das Warten auf das richtige Wetterfenster kann dauern und muss in den Zeitplan mit eingerechnet werden. Last but not least waren dann ja auch noch zwei Passagen zu bewältigen, die auch so Ihren Ruf haben, nämlich die portugiesische Küste sowie die erste echte Blauwasserstrecke auf dem Atlantik von Südportugal zu den kanarischen Inseln. Bier oder Wein? Ha,Tod oder Verderben kommt der Sache schon näher. Jedenfalls spielten sich solche Gedanken bei mir im Kopf ab, manchmal ließ ich was raus, und Petra als alte Blauwasserhäsin beruhigte mich wieder.

Bei wenig Wind querten wir die engste Stelle des Kanals von Calais nach Dover unter Motor. Rechtwinklig zum VTG und mit ehrfürchtigem Abstand zu den Schnellfähren-Routen. Das schränkte allein schon ein, dann kam ja noch die Armada der Berufsschiffe von beiden Seiten. War schon irgendwie spannend, aber Dank AIS und einer gesunden Hobby-Einstellung, die da lautet: wir haben Zeit, die Anderen nicht so viel. Wenn CPA < 1 Seemeile, bei Sichtkontakt auf das Heck des Tankers zuhalten; kamen wir irgendwie rüber (CPA = Closest Point of Approach, kleinster Abstand zwischen den sich begegnenden Schiffen. Wird auf dem AIS-Gerät angezeigt). Dauerte aber, da es viele Hecks gab.

Das Studium der in Reichweite liegenden Häfen ließ Eastbourne als besonders geeignet für uns erscheinen. Schlotter, ein echter Tidenhafen, mit Schleusen und Einfahrt nur zu bestimmten Zeiten. Wir fürchteten diese Tidenhäfen fast so wie der Teufel das Weihwasser, da wir bisher noch keinen angelaufen hatten. Gibt's in der Ostsee nicht. Und dann würden wir Eastbourne auch noch in der Dunkelheit erreichen. Prost Mahlzeit. Die Lichter in der Einfahrt waren schon nicht so ganz eindeutig. Überall blinkte es und ein ziemlich leerer Kanal führte hinter hohe Mauern. Der Schleusenwärter hörte sich tiefenentspannt an und nahm in der Schleuse unsere Leinen an. Kein Wind, keine Strömung, ausreichend Wasser unterm Kiel, alles hell erleuchtet, alles gut. Unser erster echter Tidenhafen. Aufatmen und doch ein Bier trinken.

Die Weiterfahrt wurde dann fast schon zur Routine. Wunderschöne Küstensegelei, wie ich sie allerdings auch aus der Ostsee kenne: Blick auf die Kreidefelsen von Beachy Head mit dem markanten rot/weißen Leuchtturm und die wunderschönen Kreidehügel der „Seven Sisters“, Mön und Rügen lassen grüßen [Foto: „Petra und Alfred im Ärmelkanal zusammen mit sieben Schwestern“]. Die Stege der Marina Brighton haben wir auch bei ausreichend Wasser unterm Kiel angelaufen, nicht so wie eine Familie aus Dänemark einen Tag später, die mitten im Hafenbecken übernachten durfte. Brighton. England pur. Fish 'n Chips und Jugendliche, die Paaardy feiern ohne Ende, wir manchmal mittendrin, einmal wurden wir sogar von einer lustigen Studentengruppe zum Tanz aufgefordert, mit großen Augen hörten sie sich dann unsere Pläne der Weltumsegelung an. Voller Neid. „That's awesome, I want to join!“ Wir beneideten sie dafür um Ihre Jugend und wünschten Ihnen viel Glück auf Ihrem weiteren Lebensweg.



Petra und Alfred im Ärmelkanal zusammen mit sieben Schwestern

Brighton Pride. Zuerst wussten wir nicht genau, was das ist, eine „Parade“, ein Umzug, wie Karneval. Dann hörten wir irgendwo, dass es ähnlich dem „Christopher Street Day“ sei. Ach so, klar, ein Umzug der Lesben, Schwulen, Bisexuellen und Transgender-Menschen. Interessanterweise wird Christopher

Street Day tatsächlich nur im deutschsprachigen Raum verwendet, das größte Fest findet ja in Berlin jährlich statt. Im englischsprachigen Raum heißt es eben Pride Parade. Das schauten wir uns an und bewunderten die phantasievollen Kostüme. Ab und zu stieg uns die Schamröte ins Gesicht, aber das gehört wohl dazu.

Mal ein bisschen Technik. Seit Heiligenhafen (ihr erinnert Euch: Bordheizung?) ist ja nichts mehr kaputt gegangen. In Brighton auch nicht, wir ließen nur unsere inkontinente Sekundärwasserpumpe (die mit dem Impeller) reparieren bzw. austauschen. Toller Service, sowie 200 Euro günstiger als in good old Germany. Volvo Penta basiert auf Perkins, vielleicht deshalb. Als Lösung ließen wir eine neue Pumpe einbauen, und die alte haben wir reparieren lassen. So haben wir immer schnell Ersatz. Schade, dass man das nicht mit allen Motorteilen machen kann.

Die Fahrt durch den Solent und um die Isle of Wight hätten wir gern ein wenig mehr ausgedehnt, gern hätten wir Cowes besucht, die Segelromantik und Segelhistorie ein wenig mehr aufgesaugt. So begnügten wir uns mit einem Liegeplatz in der Marina Gosport und einer Besichtigung von Portsmouth, in der es immerhin eine Alfred Street gibt.

Die Isle auf Wight hätten wir allerdings doch fast noch besichtigt: denn als wir uns in den „Small Boat Channel“ auf der Westseite der Portsmouth-Hafeneinfahrt einfädelten, kurz vor Tonne 4, machte mich Petra auf ein merkwürdiges Gebilde aufmerksam, dass am anderen Ufer auf dem Strand lag. Sie kannte es schon von einem Törn in früheren Jahren. „Eine Hovercraft-Fähre, hoffentlich fährt die nicht gleich los,“ meinte sie. „Wieso, sie liegt doch ganz friedlich am Strand?“ „Wart’s ab!“ Und tatsächlich: plötzlich wirbelte Sand und Wasser auf, und das Monstrum glitt auf’s Wasser, kam rechtwinklig auf uns zu. „Gib Gas, Gib Gas!“ rief Petra ziemlich eindringlich. „Wieso, ist doch noch weit weg?“ Ich folgte trotzdem Petras Ratschlag, doch die Beschleunigung des Hovercraft war beeindruckend und stärker, als ich gedacht hatte. Der Union Jack auf dem Bug hatte was von Augen, die monströs auf uns zurasten, eine Kollision rückte in den Bereich des Möglichen. Nur ein 180°-Wendemanöver hielt uns von einem eher unfreiwilligen Besuch der Isle auf Wight aufgespießt auf die Hörner der Fähre ab.

Die Ausfahrt aus dem Solent war dann einfach nur beeindruckend. In der deutschen Bucht in der Elbmündung habe ich es auch schon mal erlebt, 10 Knoten Fahrt über Grund bei wenig Wind oder geringer Motordrehzahl. Eine gigantische Strömung. Clever wie wir inzwischen waren, schob sie uns voran. Allerdings wurden wir zunehmend nervös wegen der Stromschnellen, die es vor den „Needles“ geben sollte und auch die Untiefen an Steuerbord machten uns Angst, da wir befürchteten, dass uns die Strömung auf sie draufdrücken könnte. Wir hielten uns strikt an die in der Navigationsliteratur empfohlenen Kurse, bestaunten das rauschende Wasser um uns herum und bewunderten die Kalkspitzen der Needles, die wir so oft schon auf Segelfotos bestaunt hatten.



Die Needles am West-Ausgang des Solent (Isle of Wight)

Die Gewässer südlich von Bournemouth bei Poole erschienen uns alle ein wenig flach und strömungstechnisch kritisch. Wir hatten Zeit und wählten den 2012-er Olympiahafen Portland. Der sollte ja geschützt sein, da ein Sturm vorhergesagt war. Interessant bzw. ärgerlich war, dass diese Marina für die Spiele zwar neu erbaut worden war, man kann allerdings trotzdem davon ausgehen, dass Navionics das auch für die Plotter Software (in meinem Falle noch CF-Karten) nach sieben Jahren schon mitbekommen haben könnte. War aber nicht so. Keine Marina weit und breit auf dem Plotter zu sehen. Nicht das erste Mal, dass bei Navionics bedeutende Einrichtungen fehlen. Habe mich im Blog aber schon genug darüber aufgeregt. Und es gibt ja Apps, von NV, Imray oder Navionics. Und Seekarten. Interessant vielleicht noch, dass die Navionics App merkwürdigerweise alles korrekt anzeigt.

Portland war rauh. Eine Halbinsel, auf der man an der Küste Zugang nach Westen hat. Tolle Wellen bei dem Sturm. Richtige alte Pubs, eine Festung auf einem Hügel, und sonst nix los. Rauhes Wetter, alles geschlossen. Die Stege überspült, gerade noch rechtzeitig vor dem Sturm schafften wir es, Milena Bonatti auf eine Steg-Leeseite zu verholen, sonst hätte ich um die Fender gefürchtet (und um den Gelcoat natürlich). Und mitten in diesem Sturm trafen wir den alten Mann, der uns seine Geschichten über den englischen Kanal erzählte. Und uns fragte, wo wir hinwollten. Erst nach Frankreich, und dann um die Welt, sagten wir voller Begeisterung. "If you make it through the English Channel, you will make it anywhere!". Gut zwei Drittel des Kanals hatten wir ja schon in der Tasche. Die Zuversicht wächst.

Nach dem Sturm legten wir ab Richtung Frankreich. Also wieder über den Kanal, wieder die Berufsschiffahrt. Wieder ein rechtwinkliges Queren des VTG. Und wieder diese enormen Strömungen, die uns auf dem 160 Seemeilentörn einmal den Kanal rauf Richtung Nordsee und einmal wieder runter Richtung Atlantik verschieben würden. Restschwell vom Sturm, Warnungen vor den Races südlich der Portland-Halbinsel und ein empfohlenes Eintreffen an der französischen Küste mit Flutstrom komplettierten die Randbedingungen. If you make it through the English Channel ...

Roscoff und nicht Guernsey war das Ziel, da es dort einen Kran gibt, der unser Boot an Land stellen kann. Nach acht Jahren Rätseln von Fach- und Nichtfachleuten über eine immer wiederkehrende Wasserlache unter der Spüle meinte Petra nach kurzer Prüfung lakonisch: „Das Ventil ist undicht.“

Stimmte dann auch. Das Wischen hat ein Ende. Phantastisch. Danke Petra.

Die Überfahrt nach Roscoff hat uns ganz schön gefordert. Einmal legte Wind und Welle genau dann zu, als wir vor dem VTG ankamen, und dann war das auch noch kurz vor Einbruch der Dunkelheit, so dass wir eine sehr unruhige Nacht befürchteten. Und auch ein wenig Bedenken hatten, das VTG bei Nacht zu queren. Aus einem uns nicht bekannten Grund nahm der Seegang aber wieder ab, Wind ging auch so, und wir schaukelten uns mit nur einem Wachwechsel durch die Nacht. Bei nur einer Nacht geht das, aber die Wache wird dann schon lang. Eine besondere Note bekam die Überfahrt dadurch, dass wir das VTG korrekt rechtwinklig durchfuhren, dadurch Höhe verloren, die wir am nächsten Tag gegen einen ordentlichen Westwind wieder aufkreuzen mussten. Das hatten wir so nicht sauber berechnet, aber irgendwie kam es dann doch ganz gut hin mit dem auflaufenden Wasser, das wir haben wollten vor Roscoff. Der Berufsschiffsverkehrsverkehr war während unserer Querung des VTG erstaunlicherweise nicht so stark.

Eine kleine Anekdote noch zur Überfahrt: ich hatte für das Herunterladen von Wetterdaten das Satellitentelefon zwecks besserem Empfang an der Großschot-Winsch befestigt. Dummerweise genau zu dem Zeitpunkt, als Wind aufkam. Mit ungerefftem Groß hatte Petra das dringende Bedürfnis zu reffen oder zumindest erstmal auf die Schnelle die Großschot zu fieren. Das ging aber nicht, da ja das Telefon daran hing. „Rücksichtsvoll“ luvte Petra an, damit ich die letzten Bytes noch empfangen konnte. Man muss eben Prioritäten setzen können. Petra war aber über diese von mir

gesetzte Prio „not amused“, um es mit der englischen Königin zu sagen. (Diese Geschichte macht auch heute noch bei Klönschnacks regelmäßig die Runde, ich komme dabei meist nicht allzu gut weg ...)

In Roscoff erlebten wir ein wenig den Charme der Bretagne, Fruits de Mer, tolle Strände, herb-romantische Küstenstädtchen. Hier gönnten wir uns mal wieder eine Woche „Urlaub“, auch, weil ja das Boot gekrant werden musste, um das Ventil neu abzudichten. Den Ersten seit Ijmuiden, unser Plan ließ das zu. Auch den gewaltigen Tidenhub erlebten wir hier mal so richtig. Bei Niedrigwasser kommt man kaum den steilen Aufgang vom Steg an Land hoch, bei Hochwasser spaziert man waagerecht von Land zum Boot. 8 m sind schon was. Auch lustig: ein 5 m-Sprungturm, der auf dem Trockenen am Strand steht. Trotzdem hatten wir auch bei Niedrigwasser immer genug unter dem Kiel. Auch deshalb hatten wir Roscoff gewählt.

Biscaya

Die Biscaya bewältigten wir im Wesentlichen mit Hilfe von Meeno Schraders Wetterwelt. Ein fast ideales Wetterfenster erlaubte eine sichere Überfahrt, anfangs zwar noch unter Motor, dann aber mit moderaten Winden von achtern. Für mich war es die erste mehrtägige Überfahrt überhaupt, der erste Test, wie wir in einer Zweier-Crew mehrere Nächte hintereinander klarkommen würden. In diesem Fall waren es vier harte Nächte. Wir experimentierten mit den Wachzeiten noch ein wenig herum, wer macht die Erste, wie lange, usw. Eine Frage der Optimierung von Aufwand beim Wachwechsel, Einschlaf- und Ausharrfähigkeit, persönlichen Neigungen und Opferbereitschaft. Letztere war bei uns beiden recht groß, was oft zu langen Wachen führte. Gab's sonst was Besonderes auf der Biscaya? Ja, ein Kriegsmanöver der spanischen Marine. "Sailing Vessel Milena Bonatti! This is Spanish warship" (beides 3x)." Shooting is going on in the area. Please change your course 180° for 30 minutes". Auf dem Plotter keine AIS Signale zu sehen. Trotzdem hielten wir (besonders ich als guter autoritätsgläubiger Deutscher) für ratsam, den Anweisungen Folge zu leisten. Dass es auch anders geht, und auch als Deutscher, führte uns eine deutsche Yacht ein paar Minuten später vor, die die gleiche Aufforderung erhielt. "Can we change our course 120° only instead of 180°?" Und sie bekamen sogar das o.k.! Was fehlt mir? Mut, Frechheit, Selbstbewusstsein? Alles, in der Reihenfolge?

Alle fahren nach La Coruña. Drei Frankfurter, die wir in Roscoff getroffen hatten, erwähnten Camariñas als besseres Ziel. Ein kleiner, idyllischer Hafen, schon gut 30 Seemeilen weiter westlich die Küste runter, er sei viel besser als das große La Coruña. Da sie, wie sich später herausstellte, auch Metal Fans, Schottland liebende Whisky-Trinker und Eintracht Frankfurt-Fans waren, konnten sie mit dem Tipp ja nicht falsch liegen. Es war idyllisch dort, eine der nordspanischen „Rias“, Buchten mit beeindruckend hübschen Ankerplätzen, die zum Bleiben fast schon riefen. Allerdings wollten wir gern in die Marina nach der langen Überfahrt, wegen Landstrom und Wasser. Wir steuerten sie an, konnten sie aber erst nicht ausmachen. „Da ist keine Marina,“ rief mir Petra vom Bug aus zu. „Ich sehe nur ein paar Fischerboote, die irgendwie dort festgemacht haben.“ Wie, kein Steg?“ Erst als wir wirklich sehr nah waren, machten wir einige kleine Schwimmstege aus.

Wir liehen uns Mountainbikes und schauten uns die wild-romantische Küste ein wenig an. Zum Sonnenbaden geschweige denn Baden im 16 bis maximal 18°C kalten Wasser luden die Buchten allerdings nur für die ganz Hartgesottenen ein. Deshalb mussten wir ja auch weiter, in die Karibik, wo Luft- und Wassertemperatur sich ja laut Petra auf 29° C im Mittelwert befinden (28° Wasser, 30° Luft).

Ach ja, Jörg von der Sissi hat seinen Geburtstag mit uns in Camariñas gefeiert. Schottischer Whisky kann sehr unterschiedlich schmecken. Wir haben sie alle probiert. Den mit Teer von der Straße mag ich nicht.

Spanien und Portugal

Nächste Station war Muros, die Marina ist sehr gut organisiert. Der deutsche Hafenmeister (ach so) hatte viele Tipps auf Lager, auch einen Leihwagen beschaffte er uns günstig und unbürokratisch. Damit fuhren wir zurück nach Camariñas, um die verspätete Navionics-Karte abzuholen (ein anderes Kapitel, s. Blog). Dabei schauten wir uns das Kap am Ende der Welt (Finisterre) an, das war toll. Wir gingen auch ca. 200 m auf dem berühmten Jakobs(muschel)weg. Immerhin, der Anfang ist gemacht.

Die nächsten Häfen, die wir ansteuerten Stationen: Baiona, Porto, Figuera da Foz, Lissabon und Lagos, insgesamt immerhin 400 Seemeilen. Porto, Lissabon und Lagos waren touristisch einfach toll, aber da war nichts, was man nicht auch mit dem Wohnmobil oder als Flugtourist erleben könnte. Aus maritimer Sicht brachte ich dieser Westküste der iberischen Halbinsel allergrößten Respekt entgegen. Gelten die Häfen doch als gefährlich bei der Ansteuerung, sobald der Wind stärker (ab Bft. 5) aus West kommt. Diese Küste beherbergt mit Nazaré einen Big Wave Surfspot, gerade hat dort hat eine Frau mit 22,40 m Wellenhöhe einen neuen Rekord aufgestellt, die 170 km lange und 5000 m tiefe Tiefseeschlucht Nazaré Canyon direkt vor der Küste erzeugt immer wieder Monsterwellen von bis zu 30 m Höhe - allerdings nicht im September, sondern erst frühestens ab Ende Oktober. Also für uns unkritisch. Dann noch der Seenotfall einer X-442 vor Figuera da Foz mit zwei Toten am 10. April 2014. Es passierte bei SW-Wind 4-5 und Ebbstrom, Brandungswellen von fünf Metern Höhe ließen die 44-Fuß-Yacht kentern. Schon eher furchterregend, denn wir haben auch eine X, und die ist nur 38 Fuß lang. Doch wir achteten darauf, dass der portugiesische Nordpassat weiterhin beständig wehte und wir waren ja nicht im April, sondern im portugiesisch-spanischen Hochsommer unterwegs. Trotzdem hatte Figuera da Foz gleich mehrere kleine Überraschungen für uns parat. Eine, als wir „um die Ecke“ kamen (Kap Mondego), frischte der vorher über Stunden beständig mit Bft. 4 wehende Nordostwind innerhalb weniger Minuten auf über 30 Knoten auf (Kapeffekt?). Da war schnelles Reffen angesagt. Da wir nur noch zwei Seemeilen von der Hafeneinfahrt entfernt waren, holte ich das Segel gleich ganz ein. Klappte ganz gut. Dann neckte uns das Navionics-Programm auf dem Plotter bei der Einfahrt in den Hafen mit einer empfohlenen Kurslinie, die uns stumpf auf den Wellenbrecher hätte auflaufen lassen. Das Navionics-Programm störte das aber nicht zu sehr, da es vorsorglich den Wellenbrecher gar nicht dargestellt hatte. Und schließlich war das Anlegen in der Marina dann auch noch richtig aufregend, klappte einmal nicht so gut, denn bei einem Seitenanleger an der Check-in Pier bei böigem Landwind verließen wir uns auf die Leinen annehmenden Mariñeros, was ein Fehler war. Das andere Mal in der Boxengasse manövierten wir wiederum so gut, dass wir hinterher gefragt worden sind, ob wir ein Bugstrahlruder haben (haben wir nicht).

Petras Freundin Inka, mit der wir bereits in Porto schöne Tage verbracht hatten, erwartete uns bereits in der Marina. Geduldig hörte sie sich unsere aufgeregt erzählten Berichte an und so kamen wir langsam wieder runter. Es muss noch gesagt werden, das Segeln an dem Tag war bis auf die Highlights am Schluss phantastisch, besonders gewürzt durch gleich mehrere Delfinschulen, die uns oft über Stunden begleiteten. Petra liebt das, sie liegt dann auf dem Bauch auf dem Bug und spricht mit ihnen. Hoffentlich verstehen die Orcas sie auch so gut.



Petra, die Delfinflüsterin

Mit Inka feierten wir dann ihren 40. Geburtstag, mit Torte und Luftballons im Cockpit, und einem Besuch im schönsten Restaurant der Stadt. Danke für deinen lieben Besuch, Inka!

Lissabon haben wir von der Marina in Cascais aus angeschaut, das geht mit den „Öffis“ ganz gut. Hier trafen wir Marc und Evi aus Belgien, die sich Cascais als Dauerliegeplatz ausgesucht hatten. Sie kannten den Ort und zeigten uns die besten Shopping-Plätze. Aber was mir besonders im Gedächtnis geblieben ist: wir hatten ganz schön was zu schleppen an Proviant, und Marc hatte eine Einkaufstasche mit Rollen, so einen, wie ihn die Omis haben. „Ich weiß, was Du denkst,“ meinte er zu mir. „Aber gib mal Deine Wasserflaschen her, die transportieren wir damit.“ Nie mehr werde ich abfällig über solche Wägelchen denken. Und immer werde ich mit einem sehr schönen Gefühl an Marc und Evi denken, die so hilfsbereit waren, und mit denen wir einen wundervollen Abend im Cockpit verbrachten.

Lagos - Lanzarote

In Lagos stand der nächste Mehrtagestörn an. Mit 550 Seemeilen bis Lanzarote noch einmal ein wenig länger als der Törn über die Biscaya. Ein erneuter Test für uns als Zweier-Crew. Petra hatte die Strecke allerdings schon einmal gesegelt im Rahmen einer Atlantiküberquerung mit ihrer Frauencrew. Das nahm dem Unternehmen ein wenig von seinem Schrecken.

Ich taufte diesen Törn La La Sea, analog dem nahezu gleichlautenden Musical (La La Land, dass neben einigen anderen Oscars auch den Oscar für den besten Film bekommen hatte, allerdings nur für 13 Minuten. Auch in den USA passieren Fehler.). Denn nachts, wenn man in der Koje liegt, und dem Konzert der Milena Bonatti lauscht, klang es fast so lieblich. Das Schlagen der Kabel im Mast, die Bässe des plantschenden Wassers in den Kunststofftanks, das sanfte Rauschen des am Bootsrumppf entlang strömenden Wassers, nur unterbrochen von einigen Brechern, die gegen die Bordwand klatschen, die manchmal killenden Segel, oder, als Auftakt zu einem neuen Kapitel des Musicals ein Manöver, das der oder die Wachhabende ausführt, mit Quietschen und Knarren, Brummen und Zischen. Der Seegang zeigte sich auf diesem musischen Törn leider nicht so, wie ich mir Atlantikwellen immer vorgestellt hatte. Nicht diese lange Dünung, ein sanftes Heben und Senken des Bootes. Nein, eher der Ostseewelle gleich, bockte unsere Milena Bonatti durch die See. Das Schlafen mit dem Leeseegel in der Salonkoje hatte ich schon längst aufgegeben. Aber auch ein Verkeilen mit allen Kissen und Decken, die man in der Koje zur Verfügung hatte, half mir nur bedingt, den Körper

solange ruhig zu halten, dass ein Einschlafen für mich möglich wurde. Das gelang mir erst nach der zweiten oder dritten Nacht, als die Müdigkeit übermächtig wurde.

Trotz Allem: das häufig gemeinsame Segeln tagsüber und das Segeln nachts allein machten mir große Freude. Sei es das Bewundern der Sterne über oder unter mir, Faszination geht von Beidem aus. Zur Erklärung: die Sterne unter uns sind fluoreszierendes Plankton, das geteilt oder verwirbelt von Kiel und Ruder, Propeller und Notruder die vielfältigsten Formen annimmt. Nachts suchte ich mir manchmal einen Platz im Cockpit, an dem ich so liegen konnte, dass ich den Masttopp mit dem Verklicker, den Plotter und die Anzeigen für Geschwindigkeiten des Bootes und des Windes sowie den Kurs mit nur geringen Kopfbewegungen beobachten konnte. Irre, wie der Masttopp dann aufgrund der Schiffsbewegungen seine Kreise, Ellipsen und Ovale durch den Himmel zieht. Da kann ich eine Weile zuschauen, ohne dass mir langweilig wird.



See-Sterne: aufgewirbeltes Plankton am Heck bei Nacht

Eine Herausforderung war dann noch der Landfall auf Lanzarote. Per Mail via Satellitentelefon hatten wir für den Abend unser Eintreffen angekündigt und um einen Liegeplatz gebeten. Absage! Nach vier Tagen auf See und am letzten Tag recht anspruchsvollen Bedingungen (Bft 6, 3 m Welle) keine so gute Nachricht. Hätten wir bereits von Lagos aus einen Platz reservieren sollen? Da mussten wir mal wieder auf recht unangenehme Art und Weise Lehrgeld bezahlen. Jetzt hieß es die Nacht irgendwie auf See verbringen und für den Morgen auf einen freigewordenen Platz hoffen. Erst mit drei Knoten Fahrt bei auf Handtuchgröße gereffter Genua ohne Groß (Alfred), dann mit nur einem Knoten Fahrt über Beiliegen (Petra), reduzierten wir die Geschwindigkeit so, dass wir die 40 Seemeilen bis Lanzarote gerade so in der Nacht zurücklegen würden. Mal was Neues: bewusst sehr langsam segeln. Wenigstens brauchten wir in der Nacht nicht mehr zu reffen, als uns die Schauerböen um die Ohren piffen. Am nächsten Morgen hatte die deutsche Marina-Angestellte dann Erbarmen und wir bekamen einen schönen Liegeplatz zugewiesen. Auffallend waren zuerst einmal die benachbarten Boote, die, soweit nicht bewohnt, mit einer dicken braunen Feinstaubschicht überzogen waren. Ein Graus für jeden Bootseigner. Wir wurden Zeugen einer Ankunft eines schwedischen Bootseigners, der nach dreimonatiger Abwesenheit bei Ansicht seines kaum noch als Segelyacht erkennbaren Bootes das Ganze recht gelassen nahm: "Oh, how dirty?" sprach's und hielt erst einmal ein gemütliches Bier-Pläuschchen auf dem Boot seines Kumpels. Diesen Ausspruch verwenden wir seitdem auch für unser Schiffchen immer dann, wenn es mal wieder was zu Putzen gab. Gutes Mittel gegen pingelige Schiffseigner, von denen es ja tatsächlich Einige geben soll? Überträgt hilfreich die Gelassenheit, die der schwedische Skipper uns so eindrucksvoll demonstriert hat. Um nicht auch Opfer der Calima zu

werden, die den braunen Sand aus der Sahara auf die Ostküste der Insel herüberweht, verholten wir nach zwei Tagen Ausruhen weiter auf die Südküste der Insel zur Marina Rubicon. Welcher Hochgenuss. Zu wissen, wir segeln jetzt bei herrlichstem Nordostpassat und schönstem Wetter für einige Stunden, genießen es, uns nur mit der Genua gen Süden ziehen zu lassen und sind am frühen Abend wieder in einer sicheren Marina. Wie Großenbrode – Kühlungsborn. Und fast genauso schön ...

Die Marina Rubicon ist so richtig klasse. Südspanischer Stil, man fühlt sich fast wie in das andalusische Granada oder auch in die spanisch beeinflussten kalifornischen Städte wie Santa Barbara versetzt. Wenn es nicht aus der Retorte erschaffen wäre. Sicherlich ist es eine sehr gut architektonisch geschmackvoll gebaute Marina, und wenn man die Retorte ausblenden kann, ist es sehr schön dort. Und die Papageienstrände in Mountainbike-Distanz veredeln diesen Ort.

Soll ich die Rubicon-Anekdote hier berichten? Es menscht dabei allerdings ein wenig, also macht Euch auf was gefasst: wir saßen eines Abends, den Sonnenuntergang genießend in der ONE Sailors Bar und wurden auf Deutsch von dem Besitzer angesprochen, der uns bediente. Er hatte wohl lange in Deutschland gearbeitet und war auch Segler und Bootseigner. Es ging um den Bootstyp, mit dem wir unterwegs waren. Ich mach's kurz: er hatte wohl auch mal eine X-Yacht gehabt und seine Erfahrungen mit seiner X waren wohl nicht so gut. Das machte er sehr deutlich, obwohl ich ihm mitgeteilt hatte, dass ich stolzer Besitzer einer X bin. Er neigte eher zu einer deutschen Yacht aus dem süddeutschen Raum, mit der man mehr für sein Geld bekäme. Ich fand das leider in dem Moment nicht lustig und muss zugeben, dass es mich nicht kalt ließ. Weniger die Ansichten, die jeder über die verschiedenen Bootstypen äußerte als vielmehr die fehlende Empathie, mit der er den Bootstyp seines Gesprächspartners schlecht machte. Geht gar nicht. Ist ungefähr so, als würde man sagen, Deine Frau gefällt mir nicht. Macht man auch nicht. War aber auch das einzige Mal, dass ich mit so einem unangenehmen Zeitgenossen zu tun hatte auf unserer Reise. Hinterher erzeugte es aber immer wieder Schmunzeln, wenn ich an den ONE Bar Besitzer dachte und eine X oder eine Bavaria sah: „oh, guck mal, eine tolle Bavaria“, oder „da ist schon wieder so 'ne blöde X“. Wenn ich bloß immer gleich alles mit Humor nehmen könnte!

Lanzarote – Gran Canaria (Las Palmas)

Es wurde Zeit, weiterzuziehen, denn es war Anfang Oktober, und in Berlin begannen bald die Herbstferien, was bedeutete, dass Dorothea und Joe bald auf Gran Canaria eintreffen würden. Und wir wollten doch mit Ihnen gemeinsam segeln!

Die 100 Seemeilen mit ungefähr 20 Stunden Segelzeit bis Las Palmas auf Gran Canaria bedeuteten eine Nachfahrt, und damit wir nicht in der Nacht ankommen oder ablegen mussten, ankerten wir am Starttag noch vor den Papagayo-Stränden, die wir ja schon ausgiebig von Land aus mit dem Mountainbike erkundet hatten. Die Überfahrt gestalteten wir dann gemütlich, nur mit der Genua ließen wir uns vom Nordost-Passat durch die Nacht ziehen. In Las Palmas erwarteten uns sogar schon die Marineros, und Petra, die die Marina schon von ihren vorherigen Atlantiküberquerungen kannte, fuhr ein perfektes Anlegemanöver mit Heck zum Steg und Mooringleine zum Bug.

Las Palmas ist ja der Starthafen für die ARC (Atlantic Rally for Cruisers), einer Fun-Regatta von Las Palmas nach St. Lucia in der Karibik, professionell organisiert vom WCC (World Cruising Club), einer britischen Organisation. Es nehmen immer ca. 200 Boote teil, und wir hatten uns auch entschieden bei der ARC mitzusegeln. Einmal, weil es Spaß macht, denn es gibt Partys, man lernt viele andere Segler kennen, aber auch, weil man noch einmal viele hilfreiche Informationen erhält, auch weil man während des Törns getrackt wird und Wetter und Positionsmeldungen der anderen Segler über Satellitentelephon oder Kurzwellenradio erhält. Vor allem natürlich, weil man andere Segler in der Nähe weiß und in einem Notfall vielleicht doch Hilfe erhalten kann. Der Törn mit der ARC hat auch einen Touch von Sportlichkeit, denn es ist immerhin eine wenn auch nie ernste Wettfahrt. Eine Fun-

Rally eben. Ich musste immer an den Bericht von Martin und Margret von der Toccata denken, als ich sie fragte, ob sie 2017 bei ihrer Überfahrt mit der ARC ein Ziel hatten. „Nicht Letzte werden!“, war die Antwort. Nun, mit unserer X ist das natürlich sowieso keine Option...

Die ARC bietet also viele Vorteile, wenn man sie denn mag, die man sich für in unserem Falle etwas mehr als 1000 € erkaufte. Wir haben allerdings unterwegs so manche Segler getroffen, die der ARC sehr skeptisch gegenüberstanden. Unser Fazit kommt dann später, es ist etwas speziell.

Der Start der ARC war für den 24. November terminiert, mit Beginn des Vorbereitungsprogramms am 10. November. Petra wollte Anfang November noch für eine Familienfeier kurz nach Deutschland fliegen, so dass uns nur noch gute drei Wochen blieben, um die kanarischen Inseln zu erkunden. Gomera hätte uns sehr interessiert, und auch La Palma wäre schön gewesen, da dort auch unsere ehemalige Regattawartin Maren und Klaus mit Ihrer Ariadne liegen und sie sich über unseren Besuch freuen würden. Aber – nach 2600 Seemeilen Segeln und nur noch drei Wochen Zeit bis zum Startschuss inklusive zweier Besuche bei uns an Bord erschienen uns die Strecken einfach zu groß und die Rückfahrten seglerisch recht anspruchsvoll. Santa Cruz de Tenerife dagegen ist mit einem schönen Tagestörn sowohl hin als auch zurück mit nahezu Halbwindkurs ideal zu erreichen. Teneriffa bietet sehr viel, vor allem wegen der Teide-Region mit ihren attraktiven Bergwander-Möglichkeiten. Also segelten wir mit den beiden Herbsturlaubern Joe und Dorothea dorthin, warteten noch den idealen Wind ab und nutzten die windärmeren Tage für Segeltraining mit Gennaker und Passatsegeln. Denn die beiden waren jeweils zweimal bereits über den Atlantik gesegelt, so dass Ostseeskipper Alfred die geballte Erfahrung von sieben Atlantik-Überfahrten an Bord hatte. Es war toll, mit dieser Crew unterwegs zu sein und teilhaben zu dürfen an ihren souveränen Manövern der widerspenstigen (Segel-)Zähmung. Und den Guajara (2718 m) haben wir auch bezwungen, allerdings erst im zweiten Anlauf. Beim ersten Anlauf war er geschlossen („Guajara is closed!“). Ich habe mehrere Hundert Berge bestiegen in meinem Leben, aber dass ein Berg geschlossen war, hatte ich bis dahin noch nicht erlebt. Petras Freundin Sabeth zeigte uns dann in Las Palmas die Musik-Clubs, es gab Tango-Treffen und ein Blues- und Rockkneipe, in der jeden Mittwoch die lokalen Musikgrößen jamnten. War ich von früheren Reisen auf die Kanaren von Gran Canaria eher weniger angetan, habe ich Las Palmas jetzt durch den langen Aufenthalt als sehr attraktiv empfunden. Neben der Seglerszene und allem an Yachtausrüstung, was das Seglerherz begehrt, gibt es nette Strände, eine wunderschöne Altstadt, und auch alle modernen Shops und Supermärkte vergleichbar einer deutschen Großstadt. Und alles zu attraktiven Preisen. Mit Sabeth segelten wir zwei Tage „vor der Tür“ von Las Palmas auf und ab. Ging es ihr am ersten Tag noch eher schlecht dabei, kam sie am zweiten Tag bereits super zurecht, sie steuerte das Boot durch die meterhohen Wellen, als hätte sie nie etwas anderes gemacht.

Bevor es bei uns mit der Vorbereitung der ARC so richtig losging, startete zuerst die Mini- Transat, das war absolut faszinierend, wie die 6,5 m langen Boote Einhand loszischten, mit Gennaker und Groß kamen sie locker über 10 Knoten. Wir waren auf See dabei, positionierten uns ziemlich dicht an der Startlinie. Die angespannte Racing-Atmosphäre war zu spüren.

Am 10. November fiel der Startschuss für die ca. 90 Boote der ARC+, deren Vorbereitungen wir auf dem Steg teils mitbekommen hatten. Die Fun-Rally ARC+ als Variante der ARC segelt zuerst zu den Kapverden, dort findet ein kurzer Zwischenstopp statt, bevor es weitergeht in die Karibik (Die ARC segelt direkt in die Karibik ohne Zwischenstopp). Auch das war ein außergewöhnlich bewegendes Ereignis, ich war zu dem Zeitpunkt allerdings allein und schaute mir den Start von der Hafeneinfahrt aus an. Die Bedingungen waren recht ruppig, 20 Knoten Wind und eine unangenehme Dünung. So wollten wir dann unsere Passatsegel setzen? Die Vorstellung, dass wir bald genauso starten würden, erzeugte leicht feuchte Handflächen bei mir.

Vorbereitung in Las Palmas

Ja, und dann ging's mit den ganz konkreten Vorbereitungen los, auch für uns. Listen wurden angefertigt, der Kalender mit Terminen gefüllt, so viele Einzelheiten, Details, Kleinigkeiten, von denen man meint, das Leben könnte davon abhängen (tut es vielleicht ja auch). Primäres Ziel war es erstmal, die Anforderungen der ARC zu erfüllen, die sehr exakt und detailliert in einem Ordner schon als Checklisten beschrieben sind. Dies wird in Form eines Safety Checks abgeprüft, der Prüfer kommt dazu an Bord und lässt sich alles zeigen und vorführen. Bei mir kamen Gefühle auf, wie ich sie im Job bei einem QS-9000-Audit hatte. Wir waren gut, vor allem Petra wusste ja schon, wie der Hase läuft und so konnten wir den deutschen Prüfer vielleicht sogar ein wenig beeindrucken. Jetzt fehlte nur noch die Organisation der Verpflegung, Provisioning, wie man es hier nannte, und es könnte losgehen. Die haltbaren Sachen und Getränke wurden zuerst angeliefert, Fleisch Käse, Gemüse und Obst wurde auf den Freitag und Samstag vor der Abfahrt gelegt. Was für ein Aufwand!



Provisioning – Unser Salon vor dem Start

Aber auch welche gute Versorgung und Organisation der ortsansässigen Supermärkte und anderer Shops. Alles auszuschauen, einzukaufen bzw. auf Listen anzukreuzen. Wieviel Eier benötigt man für drei Wochen? Und wieviel Wasser? Obwohl das Wasser nur Backup war, falls der Wassermacher ausfiel, bunkerten wir doch genau das Trinkwasser, was wir für die Überfahrt benötigen würden (ca. 150 Liter in Flaschen). Zusätzlich zu den 400 Litern im Tank natürlich, die wir abgekocht auch noch trinken könnten.

Eingebettet waren diese Aktivitäten in viele Begegnungen mit den anderen Seglern. Sei es während der täglich stattfindenden Seminare, den Sundownern, Abendessen und Partys am Abend oder einfach Gesprächen auf dem Steg oder bei Treffen während der täglichen Besorgungen. Man fühlt sich eingebunden in eine große Gemeinschaft, alle haben das gleiche Ziel. Dies nimmt der Unternehmung viel von seiner Ernsthaftigkeit, obwohl diese auch in den Gesprächen immer mal wieder anklingt. Auf dem Weg von unserem Liegeplatz zu den Schiffsaurüstern, Segelmachern, dem ARC-Büro und den Kneipen und Restaurants mussten wir immer das gesamte Marina-Hafenbecken entlanggehen. An der östlichen Kaimauer lagen die Superyachten, Oyster, CNB, Swan, Amel, auch zwei große X-Yachts und einige Klassiker lagen dort, alle wunderschön anzusehen. Bei der Vielzahl der recht großen teilnehmenden Yachten kam mir die Idee, mal festzustellen, wo wir uns denn mit unserem Boot einordneten. Das achtkleinste Boot von 200 Booten! Da geht er hin, der Nobel-Hobel. Und zusätzlich hatten wir ja noch den sportlichen Ehrgeiz, die Überfahrt als Zweier-Crew zu meistern. Davon gab es

wieder nur acht Crews, die dasselbe vorhatten. Da kam dann bei mir schon ein wenig Nervosität auf. Waren wir tatsächlich gut aufgestellt? Oder muteten wir uns hier zu viel zu?

Erstens kommt es anders, und zweitens, als man denkt. Dieser blöde Spruch fiel mir ein, als wir uns in einem Krankenhaus in Las Palmas in den Rachen schauen ließen. Vorher hatte Petra eines der Seminare mit Ihrem Husten fast aufgemischt, sie verließ den Vortragsaal dann vorzeitig. Es hatte uns so richtig voll erwischt, Petra mit sichtbarer bakterieller Entzündung im Hals, und einer Antibiotikum-Therapie, ich war schon wieder ein wenig auf dem Weg zur Besserung, bekam nur 1000er Ibuprofen verschrieben. Das war am Donnerstag, also drei Tage vor dem Start, an den unter diesen Umständen für uns nicht zu denken war. Jetzt hieß es noch schnell die letzten Lebensmittellieferungen abbestellen und dann die Aktivitäten auf ein Minimum herunterfahren. Die Enttäuschung in den nächsten Tagen und dann beim Start war schon riesengroß. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben, noch so ein Spruch. Als ich der WCC-Organisation unsere Entscheidung mitteilte, den Start verschieben zu müssen, hatte ich ein sehr schönes Erlebnis. Wir sollten uns keine Sorgen machen, wenn wir etwas später starten, wir würden weiterhin Teil der „ARC Family“ bleiben, mit Tracking und allen Infos während der Fahrt, Wetter natürlich vor allem. Als ich eine der WCC „Yellow Shirts“, nämlich Clare Pengelly, die für Provisioning zuständig ist, fragte, ob ein Start eine Woche später auch noch o.k. sei, lächelte sie und sagte die für mich so sehr ermutigenden Worte: „Don't worry about it!“

Und es wurde eine Woche! Dass mit solchen Dingen nicht zu spaßen ist, zeigt eine Geschichte, die hinterher in der Seglergemeinde die Runde machte (ohne Gewähr, vielleicht ist es tatsächlich nur Seemannsgarn, im Internet ist nichts darüber zu finden!): Ein Skipper legte ab, obwohl er sich erkältet fühlte, seine Krankheit entwickelte sich auf See weiter zu einer Lungenentzündung und er verstarb auf See. Er war ins Koma gefallen, konnte seiner Crew nicht mehr sagen, wo sich die Antibiotika befanden (die ihn möglicherweise gerettet hätten). Hinzu kam, dass er als Einziger die PIN des Satellitentelefonos kannte und so auch keine Hilfe herbeigeholt werden konnte.

Überfahrt

Ziemlich genau eine Woche (166 Stunden) später am Sonntag den 1. Dezember um 10:48 Uhr segelten wir über die imaginäre Startlinie. Das Ablegen im Hafen haben uns Freunde aus Deutschland und eine polnische Familie sehr versüßt. Petra hatte sich mit dieser Familie bereits 2017 angefreundet, als sie mit der Lucky Lady neben ihnen lag. Und jetzt lagen wir wieder am selben Steg. Woher wussten die Organisatoren das?

Unsere Freunde winkten und tröteten als wir aus dem Hafen ausfahren, als ginge es um ihr Leben, und nicht um unseres. Das war sehr lieb von Euch, vielen Dank Susanne und Werner und Woytek und Familie! Das große Abenteuer beginnt! Ich freue mich dass es endlich losgeht. Irgendwo im hintersten Winkel meines Gehirns spuken ein paar Gedanken herum: was machst Du hier gerade, Alfred? Reicht Dir die Ostsee nicht?

Trotz der Wettervorhersagen der ARC, den vielen Wetter-Apps (Windy) und einem Vertrag mit Wetterwelt+ Seaman Pro hatten wir uns entschieden, bei Meeeno Schraders Wetterwelt auch noch ein 7-Tage-Routing zu kaufen. Vorhergesagt wurde Wind aus eher nördlichen als östlichen Richtungen mit recht ansprechenden Bft. 5 bis 6, so dass ein Kurs direkt auf das Ziel St. Lucia mit Raumschots- bzw. Halbwindkurs angelegt werden könnte. Deshalb nahmen wir noch am Samstag vor dem Start die Passatsegel herunter und wechselten auf die so vertraute Genua. Ehrlich gesagt war ich sehr froh über diesen Wechsel, die Passatsegel mit je einem 5 m langen Spibaum zu jeder Seite und jeweils 5 Leinen daran waren mir einfach noch nicht geheuer. Zu wenig Übung mit den Dingern. Gut, dass es jetzt Argumente gab, sie nicht zu verwenden.



Abschlagen der Passatsegel und Wechsel auf Genua einen Tag vor der Abfahrt

Was dieser Kurs aber auch bedeutete war: Nordroute! Hört sich ein wenig wie „Nordwand“ an, ein Ausdruck in Bergsteigerkreisen, der immer ein leichtes Gruseln hervorruft. Petra hatte 2017 damit auch schon Erfahrungen gesammelt und ist ihr damals nach ein paar Tagen südlich ausgewichen, weil anstrengend und sogar Am-Wind-Segeln notwendig war. Was stand uns jetzt bevor?

Anfänglich lief alles wie erwartet, und wir kamen gut zurecht. Situationen ähnlich denen auf der Biscaya und der Überfahrt zu den Kanaren. Wir refften Groß und Genua wie gewohnt, wenn der Wind mal auf über 20 Knoten aufbrieste. Zur Vorbereitung für die erste Nacht nahmen wir sogar das Groß ganz weg, da uns selbst das zweite Reff in den Böen noch sehr „groß“ vorkam. Leider schief der Wind gegen morgen südlich von Teneriffa ein. Wetterwelt hatte uns gewarnt, wenn wir zu früh nach Westen abbiegen würden, könnte die Insel den Wind abdecken. Offensichtlich hatten wir zu früh die Geduld verloren und produzierten unsere einzigen fünf Motorstunden der ganzen Überfahrt. Nicht ganz freiwillig, wie sich später zeigen sollte.

Nun ja, diese kurze Strecke unter Motor würde bei der Bestimmung der berechneten Zeit nicht allzu sehr ins Gewicht fallen. Überhaupt, dass wir uns darüber Gedanken machten! Wir wollten so gut wie möglich auf der direkten Anlieger-Kurslinie St. Lucia bleiben und so schnell wie möglich segeln. Vielleicht könnten wir das 500 Seemeilen entfernt Hauptfeld ja doch noch erreichen! Viele Yachten waren tatsächlich sehr weit südlich in Flauten geraten, so dass es realistisch erschien, dies zu schaffen. Dann kamen die Squalls. Nicht nur einer, nein, in der Nacht meldeten sie sich so manches Mal alle paar Stunden. Die Ersten versuchten wir noch im zweiten Reff des Groß abzuwettern. Dabei fielen uns die Erlebnisse der Kinina ein, einer Swan 78, die einen Tag nach dem Start wieder nach Las Palmas zurückkehren mussten. Die Schot des Code Zero hatte sich beim unbeabsichtigten Umschlagen des Segels hinter einer Winsch verhakt und die gesamte Winsch aus dem GFK herausgerissen, die dann wie eine Kanonenkugel durchs Cockpit gesaust ist. Material kann also brechen. Mit diesen Gedanken im Kopf wechselten wir in das dritte Reff des Groß. Randnotiz: Der Eigner dieser wunderschönen Yacht Kinina heißt Enrico Bonatti. Ein Gentleman, aber das war ja klar bei dem Namen ... Der Besuch auf seiner Yacht war ein ganz besonders schönes Erlebnis für uns: wunderschönes Boot, wundervolle Menschen, denn die gesamte Familie Bonatti war an Bord. Und sie waren auch Bergsteiger, und kannten Walter Bonatti, mein namengebendes Bergsteigeridol!

Zurück zur Rally: ein Regattasegler, den ich mal für eine der YCG-Regatten für eine Wettfahrt als Crew gewinnen konnte, unterrichtete mich darüber, dass zwei Dinge nicht zusammengehen, nämlich

Regatta und Reffen. Und hier waren wir zwar nicht auf einer Regatta unterwegs, nur auf einer Fun-Rally, trotzdem: wir haben den Regatta-Schwur gleich dreifach gebrochen. Geht gar nicht. Dumm war nur, dass wir kein Einleinen-Reffsystem für das dritte Reff eingebunden hatten (es fehlt der Block im Baum), und der Wechsel vom dritten in das zweite Reff im Groß oder vice versa ist somit recht anspruchsvoll. Die Kausch am Mast lässt sich noch recht gut einbinden, am Achterliek steht man frei auf dem Niedergangsschott, Schiffsbewegungen erfordern, dass man sich gut festhalten muss, und auch wenn der Baum festgelauscht wurde, und man gut im Wind steht, strafft sich das Segel immer wieder aufgrund der Krängung. In dieser Situation die Kausch fest auf den Baum zu knüpfen, oder den Knoten bei schlagendem Segel zu lösen ist die Herausforderung. Erschweren kann man sich dies noch, wenn man keinen Motor hat, der das Boot im Wind hält (was bei uns der Fall war, s.u.). Die Squalls kamen so häufig, dass wir uns mit dem dritten Reff [Foto: „Unser geliebtes drittes Reff“] sehr wohl fühlten. Die Böen fühlen sich dann wie Windstärke Beaufort 3 an. Die Nachtwache segelt man als Zweier-Crew logischerweise single-handed, man muss also mit den Squalls allein klarkommen, da ist an einen Wechsel des Reffs im Groß nicht einmal zu denken. Als Wachhabende/r muss man also „nur“ noch die Genua reffen, und das lässt sich mit unserer Elektromotorwinch auch allein „völlig easy“ bewerkstelligen. Klar, man muss zwei Winschen gleichzeitig bedienen, und aufpassen, dass das Vorsegel beim Ein- oder Ausreffen nicht killt. Es ist dunkel, also muss man mit der Stirnlampe mal an den Bug zielen, dann wieder zu den Winschen. Eigentlich will ich aber schlafen, ich bin kaputt und alles ist anstrengend. Um mir das Leben etwas leichter zu machen, reffe ich oft schon, wenn ich den Squall ausgemacht habe, auf dem Plotter mit dem Radar oder auch als böse Wolke im Mondlicht. Dann ist es noch einigermaßen ruhig, es pfeift mir nicht die Bö um die Ohren, kein Prasseln dicker Regentropfen. Zu frühes Reffen kann an den Nerven zehren, weil der Squall länger braucht als gedacht, oder er kommt gar nicht. Dann dümpelt das Boot mit unter 5 Knoten vor sich hin. Zu spätes Reffen wiederum beutelt mich unmittelbar, jeder kennt es, das Pfeifen oder sogar Kreischen des Windes, die Flattergeräusche bei kleinstem Spiel im Segel, die Schoten, die dann schwer zu bändigen sind, Gischt und Wellen erscheinen höher und bedrohlich. Das Boot arbeitet sich schwer nur mit dem Groß im dritten Reff mit meist um die 8 Knoten durch die Wellen. Hoffentlich wird's nicht noch mehr, denkt man bei einem Blick auf die Windanzeige, die meist eine drei als erste Zahl zeigt. Bald ist der Spuk auch meist vorbei. Selten, dass ein Squall mal länger als 10 Minuten dauert. Und dann fängt das Problem an: die Geschwindigkeit fällt ab. 7 Knoten, 6 Knoten, 5 Knoten. Also Genua wieder raus. Wieder anstrengende Handgriffe im Stirnlampenlicht. Das Boot geht langsam wieder auf 6 Knoten, unser Ziel als Minimalgeschwindigkeit. Wir fahren ja „Regatta“!



Unser geliebtes drittes Reff

Aber wir sind zu langsam im dritten Reff, das ist klar, und das wird schlimmer, je mehr der Wind von achtern weht. Und richtig dumm wird es, wenn der Wind in Richtung St. Lucia weht, was er ab der zweiten Woche gerne macht. Dann fällt auch noch die Genua ein, und wir fahren mit sehr wenig Segelfläche. Also etwas anluven, damit die Genua wieder Wind abbekommt und wir schneller werden. Hat den positiven Nebeneffekt, dass die Patenthalsen-Gefahr abnimmt (siehe Kenina). Aber dann fahren wir nicht mehr Richtung Ziel! Die Frage, was besser ist, bzw. wie wir das Optimum finden begleitet Petra und mich als unterschwelliger Konflikt und kulminiert in einem Logbucheintrag Petras: „Skipper ordnet an, dass ich den Kurs mehr Richtung Ziel steuern soll.“ Möglicherweise spürte ich einen Druck durch die täglichen Positionsmeldungen, die über Satellitentelephon bzw. Kurzwellenradio vom WCC gemeldet wurden, die auch eine Durchschnittsgeschwindigkeit über die letzten 16 Stunden Richtung Ziel beinhalten. 4,7 Knoten. Katastrophe. Das langsamste Boot der ARC. Blamage für X-Yachts, den YCG und vor allem Alfred. Wann würde es Sinn machen, endlich das dritte Reff auszubinden? Die Wetterberichte des WCC, die ebenfalls täglich gesendet werden, animierten uns nicht dazu auszureffen, im Gegenteil. In diesen Wetterberichten ist der Nordatlantik in Sektoren eingeteilt und immer dort, wo wir uns befanden oder gerade hinsegelten, wurden die wildesten Bedingungen vorhergesagt. „Rough conditions in KK, gradually increasing: WINDS NE-E 21-26 GUSTS 29KTS. SEAS 4-6.“ Und – wo waren wir? Richtig.

Neben dem Reffen der Genua und hin und wieder Segeltrimm stand noch häufig der Wechsel des Bullenstanders an. Petra hatte ein sehr gutes System installiert, trotzdem musste man kurz nach vorn, und die Leinen vor dem Shiften umbinden. Da wir ja vor dem Wind kreuzten und uns nicht zu weit von der Ideallinie entfernen wollten, kam das schon alle ein bis zwei Tage vor. Das wars dann aber auch. Vorsegel reffen und Bullenstander wechseln. Hört sich doch gar nicht so wild an? Ja, wenn da nicht noch der Hydrogenerator wäre, dessen Leinen immer durchscheuern, und die gewechselt werden müssen, alle drei Tage eine Aktion von einer guten Stunde. Dann jipelte die Ruderanlage oder der Autopilot, und ich meinte, ihn des Öfteren fetten oder schmieren zu müssen. Der Wassermacher wollte bedient werden, wir ließen ihn alle drei Tage ein paar Stunden laufen. Auch eine nette Beschäftigung. Apropos Wassermacher. Irgendwie fand ich, sei der Atlantik zu salzig. Überall Salz. Auf den Kissen, die nachts die Feuchtigkeit aufsaugten, auf den Schuhen, überall im Cockpit. Also beschloss ich, dies zu ändern und ließ einen gesamten Wassertank – 200 Liter – in den Atlantik fließen. Es half allerdings nicht besonders ... Der Wassertank muss nach jedem Wassermach-Vorgang gereinigt werden. Das in der Membran abgeschiedene Salz wird mit Süßwasser gespült und wieder über Bord befördert. Man verliert dadurch ca. 10% des vorher gewonnenen Trinkwassers. Und wenn man die manuell zu schaltenden Ventile falsch bedient, sogar 100+%, solange bis der angeschlossene Wassertank leer ist, in unserem Falle eben 200 Liter. Ein hohes Maß an Selbstzweifel und mehre schlaflose Freiwachen waren die Folge. Wo war der pingelige Alfred geblieben der mit seiner Penibilität (schönes Wort!) jeder Crew ab und an ganz schön auf die Nerven zu gehen pflegte? Nach diesem Fauxpas habe ich ihn vermisst. Irgendwann finde ich hoffentlich die Balance. Petra baute mich aber wieder auf, und dank unserer für diese Bedingungen recht üppig ausgelegten Energieversorgung, nämlich sowohl Windgenerator als auch Hydrogenerator sowie zwei flexible Solarpaneele war der Betrieb des Wassermachers auch kein Problem. 10 Stunden später war der Wassertank wieder voll. Und zu dem Zeitpunkt dachten wir auch noch, wir könnten notfalls ja den Motor anwerfen, um die Batterien vollständig zu laden. Pustekuchen. Als wir es nach zwei Wochen mal versuchten um uns ein Segelmanöver (Ausrefen, s.o.) zu erleichtern, sprang der Motor nicht an. Das war dann der Zeitpunkt, wo ich richtig nervös wurde und mir eine leichte Panik den Rücken hochkroch. Was, wenn jetzt noch der Hydrogenerator ausfällt? Dann könnten wir mit ziemlicher Sicherheit den elektrischen Autopiloten nicht mehr betreiben. Dann müsste die Windsteueranlage ran, und die braucht alle paar Stunden (oder Minuten manchmal) Streicheleinheiten. Dann würde es hart werden. Härter als es jetzt schon ist, und es ist schon hart

genug. Aber wir hatten schon dreiviertel der Strecke geschafft. Das beruhigte mich wieder. Und die Energielieferanten arbeiteten ja einwandfrei.

In der zweiten Hälfte der Überfahrt kam der Wind oft fast genau von hinten, und wir hätten die Passatsegel gut verwenden können. Aber ein Wechsel von Genua- auf Passatsegel auf See war für uns absolut nicht drin. Wir hätten stattdessen zumindest die Genua ausbaumen und mit Schmetterling vor dem Wind segeln können, wie es der WCC für die ARC auch empfohlen hatte. Aber auch dafür fehlte uns die Übung. Es kostet uns sehr viel Zeit und Anstrengung, den Baum und die Leinen (immerhin fünf Stück nur für das Vorsegel) anzubringen und korrekt zu trimmen. Dafür fehlte uns die Energie. „Wieso das?“, fragt sich jetzt vielleicht so mancher Leser, besonders die aktiv Segelnden. Ich versuche es kurz zu erklären, weil es neben meinen Sorgen und meiner Anspannung einen weiteren Aspekt dieser Überfahrt beschreibt. Wir waren einfach während der Überfahrt ziemlich fertig, kaputt, ausgelaugt. Die einfachsten Dinge zermürbten uns, wie Umziehen beim Wachwechsel, Essen zubereiten und Geschirrspülen Hygiene und Toilettengänge (besonders die!).



Abwasch

Aber auch Logbuch schreiben und Wettervorhersagen einholen über Satellitentelefon oder Kurzwellenradio, von den Segelmanövern mal ganz zu schweigen. Ein Bullenstanderwechsel zum Beispiel kann dann schon mal eine Viertelstunde Arbeit auf dem Vorschiff bedeuten. Dann kommen noch Arbeiten am Boot dazu, irgendetwas muss immer gewartet oder sogar repariert werden. Mit unserem Motorausfall und dem daraus resultierenden Aufwand für ein funktionierendes Energiemanagement waren wir hier auch ein wenig mehr gefordert.

Warum waren diese unter normalen Bedingungen doch wenig herausfordernden einfachen Tätigkeiten so anstrengend? Das Boot war ständig außergewöhnlich stark in Bewegung durch die nie unter drei Meter hohen Wellen, sie waren eher oft noch ein wenig höher (auch laut der täglich ausgegebenen WCC-Wettervorhersagen!). Die Häufigkeit der Squalls war extrem, wir kamen auf 52! Petra, die ja schon zweimal in Ost-West-Richtung die Überfahrt absolviert hat, berichtete von zwei bzw. vier Squalls auf Ihren Fahrten während der gesamten Überfahrt! Positiv war, dass wir beide null seekrank waren. Das große Problem war es allerdings, ausreichend Schlaf zu bekommen. Manchmal schaffte ich es, während der Nachtwache auf der Cockpitbank sitzend oder halb liegend mehr Schlaf zu bekommen als in der Kojе während der Freiwache. Es rollte mich in der Kojе einfach sehr stark hin

und her, so dass besonders am Anfang die Klemmtechniken mit Kissen und Matratze noch nicht so ausgereift waren, dass etwas Schlafähnliches für mich dabei herauskam. Und während der Wache im Sitzen war möglicherweise die Müdigkeit so groß, dass sie einem für 15 Minuten in einen Tiefschlaf versetzte. Dann klingelte der Wecker und ein Rundumblick, ein Blick auf Plotter mit Radar und eine Kontrolle der Instrumente und Segelstellung war fällig. Dann wieder 15 Minuten Ruhe. 10 Mal während einer Wache sind in Summe dann auch zwei Stunden. Trotz dieser zusätzlichen Nutzung von Schlafgelegenheiten, die, nebenbei bemerkt ja auch nicht in jeder Wache stattfanden, erklärt der Schlafmangel zumindest meinen mangelnden Antrieb, Dinge zu tun, die nicht unbedingt notwendig sind, z.B. Segelwechsel für den perfekten Trimm.

Zwei hab ich noch (in Anlehnung an Max Schrautzers „Pleiten, Pech und Pannen“. Er hatte aber immer nur noch „Einen“): Wenn man denkt, ein Bullenstander verhindert Bruch, stimmt das meistens. Der Baum kracht NICHT mit großer Wucht in den Lümmelbeschlag und bricht damit NICHT wohlmöglich aus dem Mast heraus, der dann an der Stelle so stark geschwächt wäre, dass er ebenfalls bricht und umknickt. Falls die Leine des Bullenstanders den Baum hält, wenn der Wind plötzlich von Lee kommt, kann aber immer noch das Segel sehr dynamisch umklappen. Das kann zur Überbelastung des Tuchs führen und es kann reißen. Oder Rutscher können ausreißen. Beides haben wir (besser: ich - mit meinen besseren VMG ...) hinbekommen. Immerhin.

Und irgendwann ziemlich am Ende des Törns, als die Vorhersagen des WCC etwas moderater wurden, haben wir uns an das 3. Reff gemacht. Ohne Motor, also so hoch am Wind wie geht, damit so wenig Druck wie möglich auf dem Großsegel ist. Trotzdem war die Kausch im Achterliek kaum zu bändigen. Alles schaukelte und wackelte und dann krachte ich mit meinem gesamten Körper in die Sprayhood. Auch Sprayhood-Tuch altert, und 10 Jahre sind 10 Jahre. Ein schöner Riss.

Riss im Groß, Riss in der Sprayhood, Motor geht nicht, gar nicht schlecht. Flying Dutchman lässt grüßen.

„War es denn auch mal schön?“, fragte mich ein Freund, als ich ihm von den Entbehrungen und Pannen unserer Überfahrt berichtete. Eine tiefsinnige aber sehr sinnvolle Frage. Die Antwort lautet: Ja, in jedem Falle war es das. Wir bekamen eine Durchhalte-Mail von dem schwedischen Pärchen auf der Trans-Ocean, die bereits angekommen waren. Ihre Mail endete mit den Worten: „We are a little sad it's over“. Ja, das könnte uns auch so gehen. Tageweise hatten wir moderaten Wind und moderate Wellen (Bft 5 und 3 m ...), alles war friedlich und die Sorgen und Ängste verflogen. Auch die Anstrengungen waren zeitweise vergessen, das Schlafen klappte immer besser. Es ist faszinierend, das geliebte Segeln so lange erleben zu dürfen. Die Wellen, die einem zu Beginn des Törns noch das Fürchten lehrten, besser die Sorge, ob der Autopilot den Kurs halten kann, konnten wir, je häufiger wir die Erfahrung machten dass er es schafft, immer mehr genießen. Es ist schon toll, wenn man auf dem Wellenberg ins Tal schaut, und die nächste Erhebung in 100 Meter Entfernung anrollen sieht. Immer wieder. Viele Hundert, ja tausend Male. Es hört nie auf. Faszinierend. Sternenhimmel und leuchtendes Plankton. Die Freude darüber, nur vom Wind angetrieben über den Atlantik zu segeln. Die unendliche Weite. Aber auch die Freude über das gemeinsame Abenteuer, einen Partner zu haben, auf den man sich 100% verlassen kann, dessen Unterstützung in jeder Situation spürbar ist. Das Gefühl, allen Unbilden gewachsen zu sein (fast immer), Freude darüber, dass all die Vorbereitungen sinnvoll und richtig waren. Es ist ein schönes Gefühl zu denken: „Wir sind richtig gut unterwegs.“

Es ist aber auch ein Gefühlschaos, das wir aufgrund der Anstrengungen und des Schlafmangels durchleben. Von Sorge über Angst und aufkommender Verzweiflung bei Pannen und Squalls bis zu großen Emotionen, die in Ruhephasen aufkommen und durch Musik auch mal die ein oder andere Freudenträne freisetzen kann, so bei mir geschehen, als wir schön laut das Lied „Every Breaking Wave“ von U2 über die Außenlautsprecher hörten. Ängste wurden ebenfalls intensiv spürbar gemacht durch

einen Santiano-Song, der mich bis dato überhaupt nicht berührt hatte. Mitten auf dem Atlantik aber, von über tausend Seemeilen Wasserfläche in allen Richtungen umgeben, bekommen inbrünstig gesungene Textzeilen wie „Wir werden niemals untergehen!“, oder „wir werden unsere Heimat wiedersehen!“ eine eingängigere und tiefere Bedeutung. In solchen stark emotionalen Momenten ist es schön für mich zu wissen, dass Petra mit mir segelt. Eine so starke Partnerin, die mich mit meinen Sorgen versteht und die zu mir hält.

Angst? Ein großes Wort. Und die vielen Partys, die vielen fröhlichen Menschen, der fröhliche ARC-Umzug vor dem Start lassen einen die Angst vergessen, und so soll es ja auch sein. Trotz allem: zu viele Gefahren lauern, so scheint es mir, wenn ich mich in die für Menschen vollständig lebensfeindliche Umgebung des Meeres begeben. Überleben ist nur möglich mit einem Boot, das den Gefahren trotzen kann, die auf dem Meer und hier speziell dem Nordatlantik auf einen zukommen können. Und unsere X ist so ein Boot. „You have a very strong boat,“ sagte einer der X-Yachts-Techniker mal zu mir, als ich wegen einer Grundberührung in den schwedischen Westschären zur Kontrolle in Haderslev in der Werft von X-Yachts vorbeifuhr. Und der eingearbeitete Stahlrahmen in das Unterwasserschiff gibt ein gutes Gefühl, an dem die Stabwanten mit dem Mast und der Kiel ein geschlossenes mechanisches System bilden. Unsere Sicherheitsausrüstung ist mehr als vollständig, und das Boot ist für Langfahrt sorgfältig und mit einem gewissen finanziellen Aufwand ausgerüstet worden (siehe Kasten). Last but not least haben auch wir uns beide mental und körperlich gut auf dieses Unternehmen vorbereitet. Immer wieder kommt dieses Marlboro-Feeling bei mir auf, beim Ablegen sowieso, aber auch morgens, wenn ich verschlafen den ersten Blick nach einer Freiwache ins Cockpit schaue: Petra trimmt gerade noch einmal die Segel, die Morgensonne lässt alles leuchten, das Meer glitzert, wir machen gut Fahrt. Oder nachts, wenn der Mond riesengroß aufgeht, dann die Sonnenaufgänge. Freiheit und Abenteuer pur, auch ohne Zigarette.

Sonnenuntergänge allerdings rufen in mir eher wieder die weniger schönen Gedanken hervor. Man redet bei einer Atlantiküberquerung durchaus auch von einer Todeszone, das ist ein recht großer Bereich in der Mitte des Atlantiks, in der Hilfe mit Rettungsschiffen oder Flugzeugen schlicht nicht mehr stattfindet. Da braucht man dann Glück, dass ein Frachtschiff oder vielleicht ein anderer Segler in der Nähe ist. Ein Argument übrigens, warum wir mit der ARC über den Atlantik segeln wollten, immer ein paar Segler in der Nähe wissend, wenn doch mal was schiefgeht. Der Abstand zu den anderen Booten der ARC betrug für uns knapp eine Woche oder ca. 500 Seemeilen. Gefühlschaos eben. Don't worry about it.

Ankunft in St. Lucia

Das Gute ist: hat man das Abenteuer überstanden, ist die Freude umso größer. Und das Ankommen in St. Lucia geriet zu einer der größten, vielleicht sogar der größten Freuden meines Lebens. Es begann mit dem obligatorischen „Land in Sicht!“-Schlachtruf, den ich mir selten nehmen lasse. Petra hatte das persönliche Ziel, auf dem Atlantik ein Brot zu backen, was sie am letzten Tag noch feengleich durchzog. So roch es gleichzeitig nach herrlich-frischem Brot und den wundervollen Düften von Land und wir genossen das leckere Brot, als wir den Martinique-St. Lucia Channel dicht an der Nordspitze von St. Lucia passierten. „Zieh dir das weiße Polo-Shirt der ARC an, wir werden fotografiert“, meinte Petra noch allen Ernstes, was ich ihr nur schwer glauben konnte. Aber sie hatte die Shirts extra noch gewaschen (während des Brotbackens!), also musste da wohl was dran sein. Dann ging es Schlag auf Schlag. Zuerst nahmen wir per UKW-Funk Kontakt zur Rally-Leitung der ARC auf. Sie würden uns erwarten, und das Tow-Boot wäre bereit. Auch das Ziel-Boot sei noch da, was uns überraschte, da die Ziellinie ja eigentlich den Tag vorher dichtgemacht worden war. Dann sauste auch schon ein Dinghi auf uns zu. Wir erkannten Uwe und Ute aus Großenbrode erst nicht, die Überraschung und die Aufregung

waren einfach zu groß. Danach tauchte ein Dinghi-Cowboy auf. Der Fotograf Tim Wright. Stehend und mit Kamera plus riesigem Objektiv bewaffnet, die er in einer Hand hielt, die andere hielt die Bugschlaufe des Dinghi. So kann man sich zumindest ein wenig hinterher den Preis für die Bilder erklären ... Wir setzten auch noch schnell das Vorsegel, damit Milena Bonatti auf den Fotos besser wirkt, Gottseidank hatten wir es zum Schluss doch noch geschafft, das Groß auszureffen, so dass wir zumindest im 2. Reff unterwegs waren.



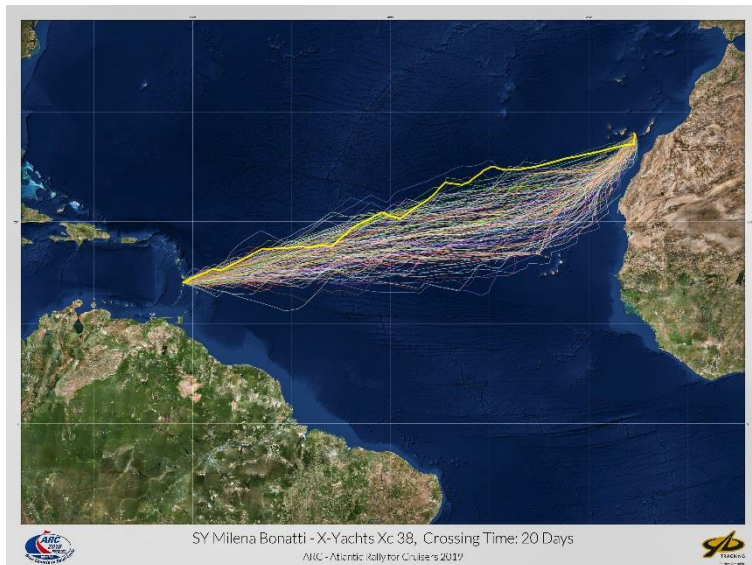
Ankunft in der Rodney Bay (St. Lucia)

All dies hatte dann zur Folge, dass wir die Ziellinie beim ersten Anlauf verfehlten! Das Boot, das uns abschleppen wollte mit zwei Rasta-man staunte nicht schlecht, als wir einen zweiten Anlauf nahmen. Das klappte dann auch, genau wie der Seitenanleger der Rastafari, die uns dann mit unserem Treibgas-Nebelhorn bestückt laut hupend in die Marina schleppten. Es war so gegen zehn Uhr, viele ARC-Teilnehmer wussten, dass wir an dem Morgen ankommen würden, und wer es nicht wusste, konnte es hören. So hatten wir den besten Empfang aller ankommenden Boote, wie uns hinterher mehrfach bescheinigt wurde. Es war toll, und gut, dass wir beide unsere Sonnenbrillen aufhatten. Auch von weitem hätte man die dicken Tränen sonst leicht erkennen können, die wir hemmungslos über das Gesicht liefen ließen. Es war einfach zu schön und überwältigend. Das Anlegemanöver hatten wir nicht wirklich unter Kontrolle, die Rasta-Leute machten das für und mit uns, aber es war o.k. Ziemlich viele Leute hatten sich auf dem Steg versammelt, beglückwünschten uns, machten uns mit Rumpunsch beschwipst, und selbst der Chef des WCC kam zum Gratulieren und ließ sich auf einem Foto mit uns ablichten. Mehr geht nicht. Da kann man mal sehen, dass das Ziel „Nicht Letzter werden!“ nicht immer richtig sein muss, Martin.



Last Ship in!

Wobei wir zwar „Last Ship in“ waren, und dafür bei der Abschiedsfeier sogar auf die Bühne durften. Wenn man aber mal die berechnete Zeit für die 2848 Seemeilen selbst mit den 7 Tagen Rückstand zugrunde legt, wären wir mit 25 Tagen und 14 h noch 105. von 122 Monohulls geworden, und bei echter Startzeit mit 19 Tagen und 5 Stunden hätten wir sogar den 33. Platz belegt. Auch für Petra war die Überfahrt mit Milena Bonatti die schnellste Überfahrt gewesen, nach 24 Tagen bei der Ersten und 22 Tagen mit der Frauen-Crew bei der Zweiten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug übrigens bei uns 5,93 Knoten.



Karibik

Wie ging es dann weiter? Im Überblick ließen wir es uns zuerst drei Wochen gut gehen, dann segelten wir nach Süden von St. Lucia über St. Vincent und die Grenadinen bis Grenada, wo wir unser Boot für einen Monat liegen ließen und nach Deutschland flogen. Gerade noch rechtzeitig vor den Lockdowns kamen wir wieder zurück nach Grenada und segelten nördlich bis Martinique, wo wir im Lockdown hängenblieben. Es wurde im Laufe der Pandemie immer klarer, dass wir unseren ursprünglichen Plan einer Weiterfahrt in die USA bzw. der Fortführung unserer Weltumsegelung im Frühjahr 2021 nicht durchführen können würden. Letzteres auch deshalb nicht, weil ich Trollo es versäumt hatte, mir das richtige Visum zu beschaffen, nämlich ein B2-Visum statt eines ESTA-Visums. Dies hätte man ohne Ausbruch der Pandemie in einer US-Botschaft in der Karibik noch korrigieren können, aber angesichts der Bilder aus New York und den politischen Bedingungen dort waren wir auch nicht sonderlich traurig, dass das nicht klappen würde. Nach nervigen Diskussionen mit meiner Versicherung, die partout nicht von ihren Hurricane-Grenzen abrücken wollte und damit das Boot in der Karibik, auch im Süden, also Trinidad/Tobago und Grenada und sogar ABC-Inseln, wo nie Hurricanes durchziehen, versichern wollte, fanden wir glücklicherweise noch eine britische Versicherung, die uns aufnahm, so dass wir das Boot in Grenada an Land stellen konnten und den Sommer in Deutschland verbrachten. Über all die Unbilden der Corona bedingten Situation möchte ich an dieser Stelle nicht berichten, Einiges konnte man ja sogar in der Presse lesen oder im Fernsehen anschauen („Segler im Paradies gefangen“ etc.). In der Zeit vor dem ersten Rückflug nach Deutschland, also Weihnachten bis Ende Februar passierte aber noch so manches Erwähnenswerte:

Wir hatten eine tolle Gemeinschaft in St. Lucia in der Rodney Bay Marina. Zuerst fand sich die „Loser Group“ zusammen, das waren tatsächlich nach Zieleinlauf die letzten vier Boote, die ankamen, also Kia Ora, Karhamel IV, Lubilu III und wir. Eine lustige Solidargemeinschaft. Wir sind ja bis auf knapp zwei

Tage an die drei herangekommen, und da gab es so manch kleine lustige Stichelei, aber auch ein Gefühl tiefer Verbundenheit. Dazu gesellten sich noch Norman und Ann, ein Paar aus Florida, die in der Karibik mit ihrem Katamaran schon seit geraumer Zeit unterwegs sind und mir das erste Mal die Vorteile eines Katamarans für das Reisen in der Karibik aufzeigten. Platz ohne Ende, Gefriertruhe nebst mehreren Kühlschränken, trotzdem Energie ohne Ende durch die enorm großen Flächen, die mit Solarpaneelen bestückt sind. Ein wenig Neid kam schon auf, aber die Diskussion über das Für und Wider von Monohulls vs. Kats wird immer sehr schnell spannend, wenn Petra die Frage einwirft, ob man mit einem Kat denn auch auf hoher See segeln kann.

Die drei Wochen, die wir auf St. Lucia verbrachten, waren einfach nur schön. Liebe Menschen – Graham von der Lubilu III lieh uns beispielsweise nach der Ankunft sofort seinen Landstrom-Adapter, da wir dringend unsere Batterien aufladen mussten -, wunderschöne Natur mit traumhaften Stränden und grünen Hügeln rings um die Bucht, die wir erwanderten, angenehmes Klima mit stetiger kühlender Brise und ein oder zwei erfrischenden Schauern am Tag, leckeres Essen – beste Pizza der Welt, wie uns ein schwedisches Paar schon in Cuxhaven ankündigte, und sogar italienisches Eis! – wir genossen alles nach dem anstrengenden Törn in vollen Zügen. Trotzdem mussten wir ja unsere etwas lädierte Milena Bonatti wieder in Form bringen. Also Groß, Genua und Sprayhood zum Segelmacher bringen und einen Motorspezialisten beauftragen, unsere Startschwierigkeiten zu beseitigen. Als dann alles wieder gerichtet war, wollten auch wir ablegen, wie schon Kia Ora und Karhamel IV vor uns. Der Motor sprang an, aber als ich das Getriebe dazu schaltete, schüttelte das Boot in bisher nie dagewesener Weise. Es bewegte sich jedoch trotzdem ein wenig, und wir wären fast auf der gegenüberliegenden Seite in andere Boote hineingetrieben, aber irgendwie ging alles gut und wir konnten wieder an unserem Liegeplatz festmachen. Was war passiert? Ein Tampen eines Fischernetzes hatte sich in den Propeller verfangen! Wie lange wir den schon mit uns rumschleppten, weiß keiner, da wir den Motor seit der Südspitze von Teneriffa nicht mehr eingekuppelt betrieben hatten. Vielleicht ganz gut, dass er nicht mehr angesprungen ist, sonst hätten wir noch auf dem Atlantik versucht zu tauchen ... So konnte das ein Profi in der Marina für uns erledigen, und wir kamen dann einen Tag später endlich los.

Der Plan war, auf dem Weg nach Süden bis Grenada einige der schönsten Plätze der Windward Islands anzusteuern, vor allem Bequia und die Tobago Cays. Interessanterweise sind die deutschen Übersetzungen holperig: während man im Englischen die kleinen Antillen in Leeward und Windward Islands aufteilt, wird im Deutschen zwischen Inseln über und unter dem Wind unterschieden, nur das die zugehörigen Inseln unterschiedlich sind. Spannend.

Vorher trafen wir uns noch mit Norman und Anne vor den Pitons, zwei ca. 800 m hohen, sehr steil anmutenden Hügeln im Süden von St. Lucia, die ich gern bestiegen hätte, aber auf die ich wegen Knieproblemen verzichten musste. Norman, dem die Besteigung zusammen mit Julia von der Kia Ora gelang, schwärmte und jammerte gleichzeitig. Der Ankerplatz dort war aber so idyllisch, dass wir allemal zufrieden waren, dieses Ziel angesteuert zu haben.

In der Bucht von Port Elizabeth, Bequia blies es ganz gut auf dem Ankerplatz, Bft 5 mit Böen 6 bis 7. Wir beurteilten den Anker schnorchelnd, er hatte sich nach einer zwei Meter Schleifspur zwar eingebuddelt, aber mit unserer 50 m Kette und dem 16 kg Delta Anker kostetet es mich schon Überwindung, das Boot allein zu lassen und in der Nacht zu ruhig zu schlafen. Hielt aber.

Wir aßen unseren ersten Lobster in Petra's Restaurant. Petra ist Bequiaanerin. Sie freute sich, eine Namensvetterin bewirten zu können. Wir hatten alle viel Spaß.

Die Motorstory war noch nicht zu Ende. Wer hier tiefer einsteigen möchte, dem sei unser Blog empfohlen, der „Post“ (Artikel) hat den Titel: „Dein Motor, das unbekannte Wesen“. Erst lud der Motor die Batterien nicht mehr, was beim Anker-Auf-Manöver zum Problem werden kann, dann sprang er wieder nicht an, als wir ihn vor der Blue Lagoon Marina starten wollten. Das war insofern

heikel, da die Einfahrten in die von Korallen umgebende Lagune eng und flach sind. Wir wurden von Mike, dem ortsansässigen Lotsen und Kimron, dem Techniker, gerettet, sie fanden uns mit Ihrem Rib vier Seemeilen von der Einfahrt entfernt, da wir durch die extreme Strömung bereits wieder ziemlich abgetrieben worden sind. Kimron erweckte zuerst mit einer Starthilfe-Powerbank den Motor zum Leben und am nächsten Tag löste er auch das Problem. Es war weder die Lichtmaschine, noch die Motorbatterie, der Starter oder die MDI-Box, es war einer der beiden Batterieschalter, der sich weigerte, den Strom weiter zu befördern. Er wurde überbrückt, und seitdem ist Ruhe. Schalten können wir noch mit dem zweiten Plus-Schalter. Mike lotste uns sehr, sehr abenteuerlich durch die 1,7 m (LAT)-Einfahrt, im Dunkeln, versteht sich. Wir setzten nur dreimal auf. Mit erhöhter Drehzahl rutschen wir über die sandigen Buckel am Grund. Auch spannend.

Wer sich für die Vibrationen eines Silentwind-Windgenerators interessiert, den möchte ich auch auf den Post im Blog verweisen („Silentwind“). Man lernt nie aus.

Und wer seinen Anker beim Anker-Auf-Manöver nicht verbiegen möchte, kann sich in dem Post „Wieder frei (fast)“ ein paar Anregungen holen. Das war allerdings schon im Juni, nach einer Anker-Quarantäne vor St. George's, Grenada, passt aber ganz gut zu der Liste der Dinge, die so passieren können. Was Technik und Seemannschaft angeht, mussten wir leider auch erfahren, dass unsere regenerative Energieversorgung, bestehend aus Windgenerator, Hydrogenerator und zwei flexiblen Solarpaneelen vor Anker nicht ausreicht, um die Verluste durch die Verbraucher, vornehmlich unsere Kühlschränke auszugleichen. Tagsüber schafften wir es, aber wir konnten die nächtlichen Verluste tagsüber nicht aufholen. Die Brennstoffzelle, die für solche Zwecke dann auch noch vorhanden ist, reicht auf Dauer allerdings auch nicht wegen des notwendigen nicht regenerativen Methanols, das man mitführen muss und endlich ist. Außerdem hat sie einen Fehler und lädt nur noch mit 2 Ampere.

Zurzeit rüsten wir das Boot mit weiteren Solarpaneelen aus, es werden weitere flexible Paneele auf der Bimini angebracht. Gottseidank haben wir die Variante „Geräteträger“ wieder verworfen. Wir wollen ja auch ab und an noch am Wind segeln und das Boot noch als Segelboot erkennen können.

Die Tobago Cays sind unbewohnte Inseln östlich von Mayreau und Teil des Staates St. Vincent and the Grenadines. Hier wird jedes Klischee der Karibik erfüllt: Schildkröten mit denen man schnorcheln kann, klares türkisblau schimmerndes Wasser



Tobago Cays

und „Lobster on the Beach“, den wir uns im Rahmen von Petras Geburtstagsfeier zusammen mit lieben Freunden gönnten. Deshalb segelt man in die Karibik. Oder man chartert ein Segelboot, besser

einen Katamaran, von denen hier sehr viele zusammen mit uns ankern. Wir fanden es toll, hoch oben auf der Dachterrasse eines Katamarans zu sitzen und ein leckeres karibisches Getränk zu schlürfen, mit weitem Blick auf die Korallenbänke! Danke noch einmal, Ralf und Anja.

Ute und Uwe aus Großenbrode machten mit uns noch eine wunderschöne Dinghi-Tour in einer der südlichen Buchten Grenadas, der Clarkes Court Bay, bevor sie wieder nach Hause flogen. Schon die Zweite, nachdem sie uns kurz nach der Atlantiküberquerung schon die Rodney Bay gezeigt hatten. Danke auch Euch! Clarkes Court Bay gab uns einen ersten Eindruck dieser schönen Insel, auf der wir ja noch viel Zeit verbringen würden. Wussten wir zu dem Zeitpunkt allerdings noch nicht.

Die Fahrt von Grenada nach Martinique konnten wir vor dem Lockdown noch richtig genießen. Wir hatten viel von Mustique und der „Basil's Bar“ gehört, Mick Jagger und andere VIP's sollen die Insel auch oft besucht haben. Boris Johnson ist kurz vor uns auch dort gewesen und knapp an einer Compliance-Affäre vorbeigeschrammt. An Mustique musste also was dran sein. Wenn man den Aufenthalt denn bei einem Preis von 15 US\$ für einen Cocktail noch genießen kann, ist die Insel wirklich ein weiterer karibischer Traum.



Mustique – Auf den Spuren Mick Jagers

Die zwei Monate Lockdown in der Le Marin Marina auf Martinique waren nicht so klasse. Aber wir fühlten uns vor dem Hintergrund dieser unbekannten Gefahr ganz gut mitten in der Zivilisation, hielten uns mit frühmorgendlichen Wanderungen in die umliegenden Hügel und Gymnastik fit und genossen den einfachen Zugang zu Wasser, Landstrom und den Supermärkten. Auch ein Eis pro Tag war drin, so ließ es sich aushalten. Und die vielen freundlichen Menschen, mit denen wir die Zeit dort verbrachten, Sorgen, Nöte, Pläne und Träume austauschten, gaben uns das Gefühl, eingebettet zu sein in eine große Seglergemeinschaft. Besonders schön waren immer die „Dinghi-Partys“ mit Anne-Marie und Volker, die später das wahr machten, was wir nicht konnten und wollten. Sie sind die gesamte Ostküste der USA hoch- und auch wieder heruntergesegelt. Trotz Corona. Beeindruckend. Ein wenig Neid kam dann doch manchmal auf. Und später kamen auch noch Heike und Jürgen dazu, die wir 2019 in Düsseldorf auf der Boot kennengelernt hatten. Plötzlich tauchte Heikes Name in einer der vielen WhatsApp-Gruppen auf. Manchmal ist Social Media eben doch nützlich.

Erwähnen möchte ich auch noch weitere Begegnungen in Le Marin während des Lockdowns: Alan Mulholland, der in seinem 26 Fuß-Boot „Wave Rover“ den Nordatlantik von Kanada aus einmal umrundet hat. Single-handed, versteht sich. Allerdings wollte er ursprünglich die Welt umsegeln, hat

davon aber nach einer Kenterung auf der Überfahrt von den Kapverden in die Karibik abgelassen. Ich beherrsche mich mal, und kommentiere das jetzt hier nicht. Der interessierte Leser findet mehrere Stunden YouTube-Material zu seiner Reise. Und natürlich unser Freund Dieter, der als Zweier-Crew mit seiner HR29, also drei Fuß mehr ohne Probleme unserem Fahrwasser seit Cuxhaven mehr oder weniger gefolgt ist. Ein tolles Gefühl, sich nach solch einem Törn wiederzutreffen und die vielen Geschichten austauschen zu können.

Da wir das Boot aber auf Grenada lassen wollten und versicherungstechnisch auch mussten, segelten wir, als der Lockdown auf Martinique beendet wurde wie von dem Gesundheitsministerium auf St. Lucia gefordert in einem Zug zurück nach Grenada, wo wir eine 14-tägige Quarantäne vor Anker machten. Das war o.k., vor Anker lässt es sich gut aushalten, die maritime Atmosphäre an Bord gefällt uns, auch für mehrere Wochen. Und Yello, ein kleiner Fisch, leistete uns während der gesamten Quarantäne Gesellschaft. Immer, wenn wir über die Badeleiter zum Schnorcheln ins Wasser stiegen, war er da. Immer.



Yello

Schließlich besuchten wir mit dem Boot noch die Buchten im Süden von Grenada, jede auf eine andere Art faszinierend. Und wir schauten uns Grenada mit dem Leihwagen an, Kakao- und Rumfabriken, weite Strände und einsame Hotels und Restaurants direkt auf dem Strand. Die einheimischen Grenader sind dabei sehr freundlich. Oft werden wir spontan angesprochen oder eingeladen. Ein nettes Völkchen.



Grenada

Wie Urlaub, fällt mir dann immer ein. Und wir haben neben Yello noch einen weiteren kleinen Freund kennengelernt, Rambo. Er lebt auf dem Gelände der Kakaofabrik, und als die Bedienstete, die uns herumführte, ihn uns vorstellte, habe ich mich noch über den lustigen und originellen Namen gefreut, den der so ganz anders als Rambo aussehende Papagei mit seinem regenbogenfarbenen Gefieder bekommen hatte. „Rainbow!“, krächzte er dann. Ach so.

Es ist Juli, die Hurricane-Saison beginnt. Das Boot wird aus dem Wasser gekrant, und wir fliegen über Martinique nach Hause. Ende des Jahres, wenn die Hurricanes sich ausgetobt haben, geht's hoffentlich weiter. Wenn ihr dies lest, haben wir unseren Blog reaktiviert und freuen uns, wenn ihr uns in Gedanken begleitet. 2021 wird es aller Wahrscheinlichkeit nach noch nicht durch den Panamakanal weitergehen können, aber im Jahr danach könnte es ja klappen. Pläne sind dazu da, verworfen zu werden, habe ich mal gelernt.

(im Oktober/November 2020)

Blog bei Sailblogs: Petra and Alfred at Sea

Link: <https://www.sailblogs.com/member/milenabonatti/#top>