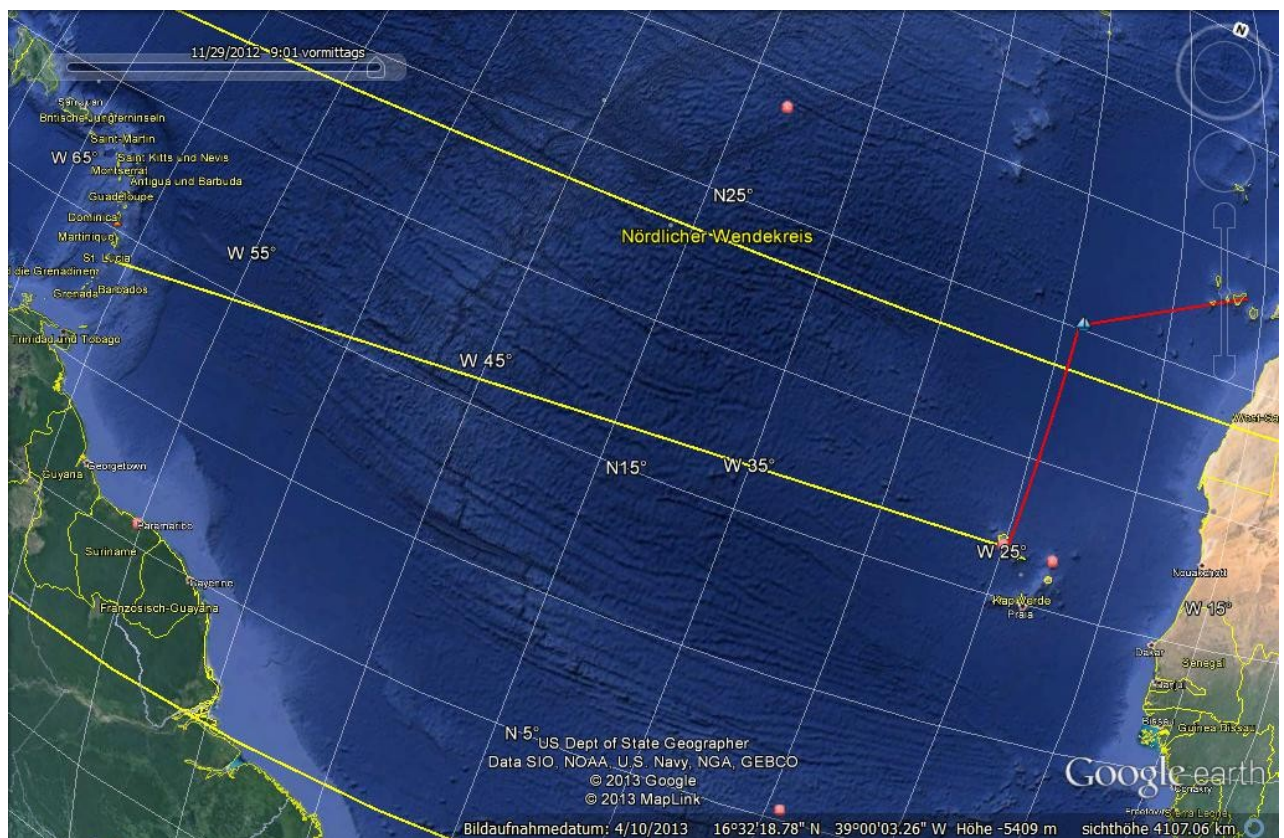




SY CHERI vom 27. November bis 14. Dezember 2012



Pünktlich um 16:00 h landete die Condormaschine am 11.11.2012 auf dem Flughafen von Las Palmas. Leo hatte mir noch beim Warten auf dem Hamburger Flughafen eine SMS geschickt und mitgeteilt, dass er mich mit seiner Frau Anne am Flughafen Las Palmas abholen würde. Die beiden waren bereits seit einigen Wochen mit der CHERI auf Gran Canaria, hatten eine Inselrundfahrt gemacht und holten mich nun auf der Rückfahrt am Flughafen ab.

Bis zum Start des ARC blieben mir zwei Wochen auf Gran Canaria. Zwei ruhige schöne Wochen, um mich ein wenig in Las Palmas umzusehen, die Atmosphäre in der Marina zu genießen, die wachsende Spannung zu spüren und mit Leo zusammen - sofern dies nicht bereits durch ihn erledigt war - die CHERI für die Atlantiküberquerung vorzubereiten.

Vorbereitungen:

Die nächsten beiden Wochen standen ganz im Zeichen der letzten (oder vorletzten) Vorbereitungen. Die Sicherheitsanforderungen der Rallye-Organisation sind hoch und die Einhaltung wird penibel überprüft. Am Donnerstag haben wir den Sicherheitscheck der Inspektoren gut überstanden und sind diese Sorge erst einmal los. Heute war Großeinkauf bei HiperDino angesagt. Acht Crewmitglieder wollen für drei Wochen verpflegt werden. Auch wenn wir mit einer Törndauer von 15 Tagen rechnen, sicher ist sicher.

Ein Problem geht uns seit einigen Tagen durch den Kopf. Wir haben vier neue Schiffsbatterien bestellt. Die liegen jetzt bei Rolnautic bereit. Unsere Batterien wiegen 70 kg pro Stück. Wie bekommen wir die vier alten aus dem Schiff heraus und die neuen hinein? Wir haben das Problem erst einmal auf Montag vertagt. Am Sonntag reisen Ronald und Jürgen an, dann sind wir zu viert. Jetzt freue ich mich besonders auf die von Worldcruising angebotenen Seminare. Ganz besonders auf eines mit Jimmy Cornell.

Die ARC Willkommensparty im TAO Club am Freitag, den 16.11.2012 war eine tolle Gelegenheit, die bereits angekommenen Crews noch besser kennen zu lernen. In dem Stimmengewirr gingen die Eröffnungsworte von Andrew Bishop, dem Direktor von World Cruising, und die Begrüßungsworte des Bürgermeisters von Las Palmas und des Leiters des Fremdenverkehrsamtes von St. Lucia beinahe unter. Ein angemessener Rahmen in dem Club direkt vor den Toren der Marina.

230 Boote sind nach dem letzten Stand gemeldet, davon sind am Wochenende 217 in Las Palmas eingetroffen. Unter ihnen auch die HASPA Hamburg, deren Crewmitglieder wir häufiger treffen.

Am Sonnabend trafen wir Jimmy Cornell auf dem Vortrag: „Törnplanung im Zeitalter elektronischer Karten“. Eine interessante Tour durch sein Segelleben. Seine Erfahrungen von vielen Atlantiküberquerungen und die Begegnungen mit Blauwasserseglern in den siebziger und in den achtziger Jahren bewegten ihn auch zur Gründung der ARC. Dieses Jahr findet die 27. ARC statt. Später besuchten wir noch das „Satelliten-Kommunikations-Forum“, in dem die Mindestanforderungen und die Möglichkeiten der Kommunikation der Segler untereinander und mit der Regattaleitung von worldcruising während der Atlantiküberquerung erläutert wurden.

Am Sonntag, den 18.11. war die ARC 2012 Eröffnungszeremonie. Hierzu versammelten sich sehr viele Teilnehmer mit ihren Nationalfahnen an dem nördlichen Ende der Marina. Mit der Marschband „Banda Gran Canaria“ an der Spitze ging es dann durch die Marina bis vorne auf die Mole. Dort wurden die Fahnen der teilnehmenden Nationen an Fahnenmasten hochgezogen, Reden gehalten etc.

Montag hatten wir unsere Mühe, die Schiffsbatterien auszutauschen. Aber mit der Unterstützung zweier von Rolnautic gestellter Helfer ging es doch besser und schneller, als wir befürchtet hatten. Nun ist die CHERI eigentlich auf die Fahrt vorbereitet. Die restlichen Arbeiten, wie Fallen und Schoten prüfen, Befestigungen und Schäkel überprüfen, Spinakerschoten und Achterholer anschlagen etc. wurden in den letzten Tagen in Ruhe erledigt und unsere „to do-Liste“ abgearbeitet.

Dienstag haben wir an dem Seminar „Management von Notfällen“ mit Chris Tibbs teilgenommen und anschließend noch einmal ein SSB-Funk- und Kommunikationsforum besucht. Am Mittwoch noch das Seminar „Route und Wetter für die Atlantiküberquerung“ ebenfalls mit Chris Tibbs. Damit fühlen wir uns auch theoretisch gut gerüstet.

Am Donnerstag haben wir unseren Steg für einige Stunden verlassen und sind ein paar Segelmanöver gefahren. Ein paar Reffübungen, einige Wenden, prüfen, ob die Segel in Ordnung sind und die Handgriffe sitzen. Als wir zurückkamen, verließ die HASPA Hamburg gerade den Hafen, um ebenfalls einige Manöver zu fahren.

Am Nachmittag einen Kaffee oder Cappuccino in der Sailors Bar, um 18:30 h den täglichen ARC Sundowner im Dingypark, am Freitag die ARC Abschiedsparty und am Sonnabend die Ausklarierung, Skipperbesprechung etc. Die letzten Tage werden schnell vorbei gehen und doch noch voller Erlebnisse stecken.

Wir müssen noch unsere letzten Einkäufe mit frischen Lebensmitteln, Obst und Gemüse erledigen. Die lassen wir uns am Sonnabend direkt auf den Steg liefern. Obst und Gemüse werden grundsätzlich am Steg abgewaschen, bevor sie an Bord kommen. Packpapier und Kartons kommen wegen der Kakerlakengefahr nicht an Bord.

Sonnabend, den 24.11.2012

234 Boote mit 1.387 Teilnehmern aus rd. 25 Nationen nahmen in diesem Jahr an der Überquerung des Atlantiks teil. Gestern Abend feierten wir auf der großen ARC Abschiedsparty in dem schönen **Real Club Nautico**. Andrew Bishop und der Minister für Tourismus der Balearen verabschiedeten die Jachten und ihre Mannschaften, wünschten eine gute und erfolgreiche Überfahrt und die obligatorische Handbreit Wasser unter dem Kiel. Das wird wohl unser geringstes Problem werden, denn der Atlantik ist tief genug.

Wir standen lange mit Georg Christiansen und seiner Crew von der HASPA Hamburg und einigen Seglern der SPOK zusammen, tranken, klönten und genossen den herrlichen Abend. Die Stimmung der Teilnehmer war bestens und je später der Abend desto ausgelassener wurde sie. Erst als die ersten Teilnehmer mit Gläsern in den großen Pool sprangen, griff das Personal dezent ein. So etwas wurde in dem vornehmen Real Club Nautico nicht so gerne gesehen.

Wie eigentlich jeden Abend kehrten wir auf dem Rückweg noch für einen letzten Drink in die ‚Sailor’s Bar‘ ein. Sie lag direkt vor unserem Steg und konnte daher einfach nicht übergangen werden.

Heute Morgen war ich zum Ausklarierten unserer CHERI in dem ARC Office. In der langen Warteschlange wurde ob der aktuellen Wetterlage südwestlich von Gran Canaria heftig diskutiert. In den letzten Tagen hatte sich dort ein starkes Tiefdruckgebiet festgesetzt und hohe Wellen bauten sich auf. Es deutete sich an, dass der Start und die ersten Tage wohl keine Kaffeefahrt werden würden. Aber wir alle waren noch guten Mutes und keiner ahnte, was uns erwarten würde.

Christian Potthoff-Sewing von der AULIANA II aus Kiel erzählte mir, dass ein Crewmitglied gestern Abend aufgrund der ungünstigen Wetteraussichten und anderer Diskrepanzen aus der Crew ausgestiegen sei. Jetzt stünden sie mit nur noch fünf Crewmitgliedern da. Eine nicht einfache Angelegenheit bei der großen und schnellen Jacht und der langen Rallyestrecke. Er suchte nach einem Ersatzmann und ich erzählte ihm von John, einem der vielen ARC-Helfer, die auch gerne mitsegeln würden. Gestern Abend noch hatte er mich in der Sailor’s Bar gefragt, ob ich nicht eine Jacht wisse, die noch einen Mitsegler sucht. Die AULIANA II, eine Knierim 53, lag bei unserem letzten ARC-Start im November 2009 direkt neben uns am Steg und wir hatten da schon den besten Kontakt miteinander. Leider hatte die AULIANA II damals gut 24 Stunden nach dem Start ihr Ruderblatt verloren und die Crew musste von einem Schlepper geborgen werden. Die Jacht konnte anschließend ebenfalls von einem anderen Schlepper in einen Hafen gezogen werden. Ein Erlebnis, das der Crew noch immer ein wenig in den Knochen steckte.

Heute Mittag war dann Skipperbesprechung im Hotel Santa Catalina. Alle Skipper und jeweils ein Crewmitglied mussten anwesend sein, daher war der große Saal entsprechend voll. Andrew Bishop erklärte noch einmal Generelles über die Bedingungen beim Start, über die Kommunikation unterwegs und über die Bedingungen und Regeln bei der Ankunft in St. Lucia. Dann kam Chris Tibbs mit den Wettervorhersagen. Es sieht wirklich nicht gut aus: Ein Tiefdruckgebiet südwestlich der Canaren bringt Windstärken von 6 bft mit starken Böen und heftigem Regen, dazu Wellenhöhen von gut sechs Metern. Im Mittelatlantik, südlich des Azorenhochs, liegt uns ebenfalls ein starkes Tiefdruckgebiet im Wege, das nur sehr weit südlich umsegelt werden kann. Beide Tiefdruckgebiete bewegen sich nur langsam vorwärts. Erst ab Dienstag scheint zumindest der Wind etwas abzuschwächen und vor allem weiter über Süd nach Ost zu drehen.

Ein wenig Unruhe breitete sich im Saal aus. Nach dem Vortrag von Chris kam wieder Andrew und gab die Entscheidung der Rallyeleitung bekannt, dass nun zum zweiten Mal in der Geschichte der ARC (immerhin ist dies die 27. ARC) aus Sicherheitsgründen ein zusätzlicher Starttermin vorgesehen sei. Die Boote der Racing Division, also auch die HASPA Hamburg, würden wie vorgesehen am Sonntag starten. Allen anderen Klassen und Teilnehmern sei es überlassen, am Sonntag zu starten oder den zusätzlichen Starttermin, am Dienstag, den 27.11., zu nehmen. Schon beim Verlassen des Saales war aus den Gesprächen zu entnehmen, dass die meisten Jachten der Cruising-Klassen wohl erst am Dienstag starten werden.

Zurück auf der CHERI haben wir ausführlich die Lage besprochen und uns nach reiflicher Überlegung und Überprüfung mehrerer Wetterseiten im Internet entschlossen, unseren Start auch auf Dienstag zu verschieben. Gleich an den ersten beiden Tagen in schwere See zu geraten, schien uns nicht ratsam zu sein. Beinahe alle Jachten um uns herum werden ebenfalls am Dienstag starten. Selbst unsere beiden Wilden, André und Ivo, die uns gestern noch ihre persönliche Regattaeinstellung erklärten, waren ohne große Gegenrede mit der Verschiebung einverstanden. Wir haben also zwei Tage mehr Zeit in Las Palmas und müssen uns neu orientieren. Vor allem können wir morgen auf der Mole stehen, den auslaufenden Jachten der RORC Racing Division sowie den wenigen größeren Jachten aus der Cruising Division zusehen und ihnen unsere besten Wünsche für den Verlauf der Rallye zurufen.

Am Nachmittag haben wir unser gestern bestelltes Obst und Gemüse und vor allem unsere Bananenstaude auf den Steg geliefert bekommen. Jetzt sind Ivo, André, Leo und Jens unter der Anleitung von Eddi dabei, alles abzuwaschen und wieder zu trocknen. Ich konnte mich der Prozedur durch einen Rückzug an mein Notebook entziehen.

Also, wir warten das Wetter ab und starten erst am Dienstag, den 27.11.2012.

The image shows a printed document titled "Las Palmas Programme" and "ARC 2012 Start One times:". The document contains a detailed schedule for the ARC 2012 event, including dates, times, and locations for various activities and races. The right side of the image shows a poster with the ARC 2012 logo and the text "TODAY'S NEWS Sunday 25 November: START ONE! ARC 2012 Start One times: 12:30 Multihulls & Open Divisions, 12:45 Racing Divisions, 13:00 All other divisions. Start 2 yachts - keep your VHF Radio on Channel 77 for news updates. Tonight".







Sonntag, den 25.11.2012

Es ist schon etwas seltsam. Das Wetter hier in Las Palmas ist in den letzten Tagen warm und sonnig, mit nur wenig Wind. Es ist kaum zu glauben, dass unser Start aufgrund schlechter Wetterbedingungen verschoben worden ist. Manch sehnsüchtiger Blick ging hinaus zum Meer und zum Himmel und die nicht gestellte Frage lautete: "War es für uns richtig, den Start zu verschieben?" Bis in die Nacht vom Sonnabend zu Sonntag haben wir noch verschiedene Wetterseiten zu Rate gezogen und die Anzeigen verglichen. Aber unsere Entscheidung stand fest. Heute Morgen ging ich um 08:30 h zum Rally Office und teilte offiziell mit, dass die CHERI erst am Dienstag starten wird.

Dadurch hatten wir die einmalige Gelegenheit, die Auslaufparade der startenden Jachten zu betrachten, ihnen von der Mole zuzuwinken und eine gute Reise zu wünschen. Außer den 27 Jachten der RORC Racing Division starteten nur sieben Jachten der Cruising Divisionen. Aber es liefen einige weitere mit aus dem Hafen aus, um den Start „offshore“ zu betrachten. Wir verabschiedeten besonders die HASPA Hamburg vom NRV, die in der RACING Division startete. Ebenso unsere Freunde mit der SPOK, die einen super Start hinlegten. Auch die ‚Peter von Seestermühe‘ lief mit aus, allerdings nur zur Verabschiedung und nicht in den Startbereich hinein. Die Bermuda Yawl ist von Henry Gruber entworfen, 1936 in Cuxhaven gebaut und damit eines der ältesten Boote beim ARC 2012. Die Ausfahrt der Jachten mit den vielen Leuten auf der Mole, zwei Kapellen, die ständig rund um die Marina marschieren und flotte Musik spielen, ergeben eine Atmosphäre, die mir nun schon zum dritten Mal ein wenig den Hals zuschnürt. Der Start verlief gut und soweit wir es bis jetzt am Fleettracker beobachten können, sind die Jachten auch alle den ersten Tag gut vorangekommen. Sie mussten allerdings mehrfach kreuzen, da der Wind wohl wie erwartet häufig drehte.

Montag, den 26.11.2012

Ronni, Eddi, Ivo und André haben mit dem Reisebüro telefonisch eine Umbuchung ihrer Rückflüge besprochen. Der vorgesehene Rückflug am 14.12. erscheint nach der Startverschiebung doch etwas ambitioniert und die Flüge bieten so kurz vor Weihnachten nicht mehr viele freie Plätze.

Im Hafen war es jetzt ruhiger geworden und die Zeit wurde uns nun doch ein wenig lang. Die letzten Vorbereitungen auf, an und für die CHERI wurden erledigt: Wasser gebunkert, die letzte Gasflasche doch noch getauscht und Jürgen wurde zur Kontrolle der Fallen am Masttop noch einmal den Mast hochgezogen. Immerhin auf eine Höhe von über 20 Meter. Alles ist bestens vorbereitet. Abends gingen wir im Hafen noch einmal schön essen und dann waren wir bereit für das Abenteuer Atlantik. Der Wind soll morgen günstig sein; 20 Knoten aus N-O, optimal für einen guten Start. Wir scharren mit den Hufen.

Der letzte Abend in der Sailor's Bar wurde für André, Ivo, Eddi und mich etwas länger. Das lag daran, dass wir von zeitweise heftigen Regenschauern immer wieder von den Tischen auf dem Gehsteig in die kleine Bar getrieben wurden. In der Enge und dem Stimmengewirr konnten sich die Gedanken an die Kojen nicht durchsetzen und ein Gin Tonic oder zur Not ein Bier waren stets griffbereit. Es war wie so häufig: Eigentlich hatte ich vor, früh in die Koje zu steigen, um am nächsten Tag fit zu sein. Gerade wenn es in den ersten Tagen rau wird, achte ich auf meinen Magen. Aber es war sooo schöööön... Auch das gehört für mich zur Freiheit beim Segeln.

Leider blieben wir von den Regenschauern auch über Nacht nicht verschont, so dass wir immer wieder aus den Kojen mussten, um die Luken zu schließen.

Wachen, Wachplan und Kojen

Ronni hat uns acht Crewmitglieder in drei Wachen eingeteilt.

1. Wache: Ronni, Ivo und Hans
2. Wache: André, Leo und Eddi
3. Wache: Jürgen und Jens

Die Dreierwachen deshalb, weil Ronni als Skipper und Leo als hauptsächlicher Koch auch außerhalb ihrer Wachzeiten „Dienst“ hatten und daher zwischendurch freigestellt werden sollten.

Die Wachzeit beträgt tagsüber (08:00 h bis 20:00 h) 3 x 4 Stunden und ab 20:00 h 4 x 3 Stunden. Bei 7 Wachzeiten innerhalb von 24 Stunden verschiebt sich für jede Wache die Wachzeit immer um einen Zeitblock. Die Zeitverschiebung von vier Stunden auf dem Weg nach Westen fangen wir dadurch auf, dass alle 3 bzw. 4 Tage die drei Tageswachen um jeweils 20 Minuten verlängert werden. So passen sich die Wechsel zwischen Tag- und Nachtwachen ziemlich gut dem jeweils späteren Sonnenaufgang an.

Den Wachplan hatte ich für die Zeit vom 25.11. bis zum 16.12. im Voraus erstellt und eingeschweißt. Er hing am Treppenaufgang zum Deck, so dass jeder immer wusste, wann er Wache und - ebenso wichtig - wann er wachfrei hatte.

Da wir acht Crewmitglieder waren und die CHERI nur sieben Kojen hat, schlief Leo im Salon. Das ist sicher der unruhigste Platz auf der CHERI und für ihn nicht immer angenehm. Aber auch wir anderen konnten den Salon und den Tisch nur eingeschränkt nutzen, da die Bänke zeitweise durch den schlafenden Leo und seine Sitzkissen belegt waren. Das fand ich auf Dauer doch etwas störend und wir haben sicher auch nicht immer ausreichend Rücksicht auf Leo genommen.

André, Ivo und Eddi schliefen in der Achterkabine. Ronni hatte seine Skipperkabine am Aufgang. Jürgen und Jens hatten die Doppelkabine stb vorn und ich hatte meine Koje backbord im Gang zum Vorschiff. Unter meiner Koje waren u.a. diverse Segel und acht Kanister mit je 20 ltr. Diesel als Reserve verstaут. Die ersten Tage an Bord wachte ich mit dickem Kopf auf, weil die Kanister so dünsteten. Erst als ich sie mit Hilfe von André und Leo an Deck abgespült und abgewischt hatte, war es besser. In dem Gang zwischen meiner Koje und der Kabine von Jürgen und Jens lagen ein Spinnaker und ein Gennaker. Wenn ich von meiner Koje heruntersprang, musste ich aufpassen, nicht auf den Segeln auszurutschen. Sie dienten mir, als der Atlantik zeitweise sehr ruppig war und das Ausziehen meiner Segelkleidung nicht lohnte, aber auch als Nachtlager. Dort lag ich tief und sicher und wurde nicht hin und her geschleudert.

Start - Dienstag, den 27.11.2012

Die Startzeit für uns war am Vorabend von 12:00 h UTC auf 11:00 h UTC vorverlegt worden. Um 07:30 h kam langsam Leben in die CHERI. Ich drehte mich aus meiner Koje und fühlte mich zwar müde, aber doch fit genug. Leo kümmerte sich um das Frühstück, Wasser wurde endgültig gebunkert, die Schlüsselkarten für den Steg und die Waschräume abgegeben und die Startanweisung noch einmal durchgelesen. Zwischen 09:00 h und 10:00 h durften die Yachten die Marina verlassen und in die ausgewiesene Startzone vor dem Hafen der Berufsschiffahrt segeln. Bei der Ausfahrt wurden alle Yachten registriert. Leider war die Ausfahrt aufgrund des um zwei Tage verschobenen Starts nicht so berührend wie sonst. Es spielten keine Kapellen am Ufer und es standen zum Abschied auch kaum Zuschauer auf den Molen und winkten. Leider war der Himmel auch sehr bedeckt und vor dem Hafen wehte ein heftiger Wind mit kräftigen Wellen.

Aber wenn in einem kleinen Zeitfenster 193 Yachten von den Stegen ablegen, sich vor der Hafenausfahrt einreihen und mit letzten Grüßen untereinander den Hafen verlassen, ist es ein wunderschöner Anblick und ein bewegender Moment für die Teilnehmer. Die Behörden hatten nur eine kleine Zone für die Startvorbereitung freigegeben. Ein großer Teil der Hafeneinfahrt musste für die Berufsschiffahrt freigelassen werden. Außerdem wurde in zwei Gruppen um 10:45 h und um 11.00 h gestartet. Das Gewusel der Yachten in der Vorbereitungs- und in der Startzone war entsprechend. Die Boote der Wasserschutzpolizei bemühten sich nach Kräften, uns Segler aus der nicht freigegebenen Zone zu verdrängen, um die Berufsschiffahrt möglichst wenig zu behindern.

Nach dem ersten Start um 10:45 h hatten wir das Großsegel gesetzt, kurz vor unserem eigenen Start zusätzlich die Fock und damit kamen wir gut über die Startlinie. Wir hatten uns bemüht, uns aus dem dichten Gedrängel vor der Startlinie herauszuhalten. Aber bei gut sechs Beaufort und Wellen von bis zu drei Metern Höhe ging es doch kreuz und quer durcheinander. André stand als Ausguck am Bug und gab Ronni am Ruder Hinweise auf Entfernungen der uns kreuzenden Jachten. Erst 30 Minuten nach dem Start waren wir von den anderen Booten so frei, dass André vom Vorstag abziehen konnte. Er war inzwischen bis zum Bauch nass. Immer wenn die CHERI in die Wellentäler tauchte, tat er uns ein wenig leid. Aber wir hatten auch mit unseren Segeln genug um die Ohren und alle Hände voll zu tun.

Während der ersten Stunden der Regatta waren wir alle an Deck und mehr oder weniger mit dem Trimm der Segel und dem Beobachten der anderen Segler beschäftigt. Wir fingen langsam an, den Beginn des Törns zu genießen und die Bewegungen des Schiffes aufzunehmen. Von nun an hieß es, für mindestens 15 Tage kein Land unter den Füßen zu haben und sich an den Rhythmus des Bordlebens zu gewöhnen.

Nachdem wir die Südspitze von Gran Canaria passiert hatten, damit aus dem Windschatten der Insel heraus und in die Windbeschleunigungszone südlich der Kanarischen Inseln eingebogen waren, fing das Elend an. Das Wetter hielt nicht, was es vorher versprochen hatte. Starke Winde und hohe, sich kreuzende Wellen ließen alle Jachten schaukeln und rollen, dass es eine Pracht war. Wir sahen Jachten, die offenbar Probleme hatten, ihren Kurs zu halten. Eine Jacht mit Spinnaker, die fast auf der Seite lag, bemühte sich lange, das eingedrehte Segel zu bergen. Aber wir hatten mit uns zu tun. Die Winde zwischen den Inseln kommen überfallartig mit heftigen Böen und treiben zudem hohe Wellen vor sich her. Ziemlich schnell hatten wir das Großsegel gerefft und auch die Genua etwas verkleinert. Zu dem böigen Winden kamen auch noch zum Teil kräftige Regenschauer, die die ganze folgende Nacht über uns hinweg zogen. Zudem war es kälter, als wir es erwartet hatten. Es war daher alles keine reine Freude. Aber wir erreichten beim Surf auf den Wellen Geschwindigkeiten bis zu 14,8 Knoten und kamen gut voran.

Ivo hatte eine GoPro HERO3 Kamera mitgebracht, die er auf dem Radarmast befestigte. Die Kamera ist wasserdicht und kann über ein Smartphone oder ein iPad gesteuert werden. Mit der Kamera machte er während des Törns schöne Bilder und kurze Filmsequenzen. Leider war die Leistung der Batterie nicht so stark, so dass diese häufig herausgenommen und aufgeladen werden musste. Das war bei Seegang nicht immer ganz einfach.

Da Ronni sich zum Start und in den ersten Stunden der Regatta das Ruder kaum aus der Hand nehmen lässt, kamen wir vor unserer ersten Wache, die um 20.00 h begann, nicht wirklich zur Ruhe. Danach lösten wir drei uns am Steuerrad alle halbe Stunde ab. Bei den äußeren Bedingungen war es schwierig, den Wind richtig zu nehmen. Nach der kurzen Nacht vorher war ich um 23:00 h, als André, Leo und Eddi uns ablösten, froh, knapp sechs Stunden Ruhezeit vor mir zu haben.







Mittwoch, den 28.11.2012

Diese erste Nacht wurde sehr unruhig, kalt und nass. Richtig geschlafen hat wohl keiner von uns. Mein Magen sandte ständig so ein kleines Unwohlsein aus, aber noch hatte ich keine nennenswerten Probleme. Die Segel ließen wir in dieser Nacht gerefft. Mit dem Kurs von 220° waren wir nicht zufrieden. Wir wären gerne nicht ganz so weit südlich gesegelt.

Also insgesamt hatten wir einen nicht leichten Start und einen etwas ungemütlichen ersten Tag. Unsere Position nach 26 Stunden um 13:15 h UTC war 25°54:166 N und 018°04:849 W und wir hatten erst oder schon 230 sm hinter uns. Wir waren im Großen und Ganzen aber zufrieden und hofften auf schönere Tage und Nächte.

Am Nachmittag wurden die Wellen etwas ruhiger und die Sonne lugte hin und wieder durch die Wolken. Dadurch wurde es etwas wärmer und unsere Stimmung besserte sich. Wir holten unseren 140 qm Spi raus und setzten ihn. Dadurch wurde die CHERI etwas ruhiger als mit der ausgebaumten Genua und wir konnten etwas mehr Höhe fahren. Für die nächsten 36 Stunden zog er uns zügig durch den Atlantik.

Gestern hatten wir nicht warm gegessen. Keiner von uns hatte richtig Appetit. Dieser Nachmittag blieb schön, so dass Leo am Abend sogar Esser für Gulasch mit Nudeln fand. Allerdings hatte er nur eine Dose aufgemacht, halb so viel wie vorgesehen. Trotzdem blieb noch ein kleiner Rest übrig. Ein Zeichen dafür, dass noch keiner von uns so richtig Appetit hatte und damit die Eingewöhnungsphase noch nicht abgeschlossen war.

Meine letzte Tageswache von 16:00 h bis 20:00 h war ruhig und schön. Wir waren inzwischen an La Gomera vorbeigesegelt und hatten damit das Gebiet der Kanarischen Inseln hinter uns gelassen. Der Wind blies aus NO mit rund 5 Beaufort. Zwischendurch kamen ein paar Böen, die sich aber gut abfangen ließen. Es war auch nach Einbruch der Dunkelheit noch angenehm warm, kein Vergleich mit gestern.

Donnerstag, den 29.11.2012

Auch unsere Nachtwache von 02:00 h bis 5:00 h war noch ruhig. Es wurde allerdings etwas kälter und der vom Vollmond hell erleuchtete Himmel bezog sich langsam mit Wolken. Ich verzog mich nach „Dienstende“ schnell in meine Kojе und schlief fest bis 9:00 h.

Dann wurde es wieder holperiger; die Wellen waren zwar nicht so hoch wie vorgestern, kamen aber wieder nicht einheitlich aus einer Richtung. Das Frühstück fiel entsprechend knapp aus. Bis mittags regnete es auch zum Teil wieder heftig. Langsam haben wir uns aber an das Wetter und die Schaukelei gewöhnt. Jürgen machte zum Mittag eine wunderbare Avocado-Tunfisch-Zwiebel-Knoblauch-Creme und Eddi hatte einen leckeren Obstsalat geschnippelt. Leo hatte am Abend einen größeren Topf mit Kohl-/Gemüsesuppe auf dem Herd. Der Alltag kehrt also langsam ein. Dazu hat sicher auch ein wenig der Sieg des HSV über Schalke beigetragen. Während der drei Tageswachen haben wir die erste Verlängerung um jeweils 20 Minuten gehabt, um die Zeitverschiebung auszugleichen.

Wir machen weiterhin, auch dank des Spinnakers, um die 9 Knoten Fahrt, unser Etmaal lag heute bei 214 sm, sehr beachtlich! In der vergangenen Nacht hatten wir in der Ferne zwei oder drei Segler gesehen, heute liefen zwei auf Steuerbord hinter uns her. Unser Kurs liegt bei 250°, damit sind wir sehr zufrieden. Optimal wären 240°, aber die können wir nicht ganz erreichen. Da wir die letzten beiden Tage aber ohnehin etwas südlicher gesegelt sind, ist es so gut.

Von Rally Control kam u.a. folgende Tagesmeldungen herein: Gestern um 11.30 h wurde gemeldet, dass die Jacht Julia keine Steuerung mehr hat und zudem einen Tampen in

der Schraube. Da sie nur 40 sm südlich von Teneriffa lag, hat MRCC Teneriffa sich eingeschaltet und die Yacht in den Hafen von Los Christianos geschleppt.

Unsere Position um 16:00 h UTC war: 25° 07':7 N und 021°56':9 W

Alles war gut und keiner ahnte, welche Ereignisse uns in dieser Nacht noch in Atem halten würden.

Freitag, den 30.11.2012

Der Wind kam weiter mit 5 Beaufort aus N-O, so dass wir am gestrigen Abend beschlossen, den Spinnaker auch über Nacht oben zu behalten. Bei den Atlantiküberquerungen in 2006 und in 2009 sind teilweise wir auch tage- und nächtelang mit dem Spinnaker durchgesegelt. Wir wussten daher auch, dass dies besonders in dunklen Nächten eine Gefahr sein kann. Wirklich unangenehme Situationen entstehen aus meiner Erfahrung immer nachts, wenn die Segel kaum zu sehen sind, die CHERI daher schwer zu steuern ist und plötzlich Böen oder Unwetter auftreten, die nicht rechtzeitig bemerkt werden. Dann muss der schlafende Teil der Crew sofort an Deck, um den Spinnaker oder die Genua zu bergen. In dunklen Nächten wie dieser musste die CHERI also sehr aufmerksam gesteuert werden.

Heute Nacht hatten wir um 00:00 h die Wache von Jürgen und Jens übernommen. Bis 03:00 h mussten wir aushalten. Diese Wache, die sogenannte „Hundewache“, ist die unangenehmste der Nachtwachen. Bis Mitternacht hat man meist noch nicht richtig geschlafen und wird dann bald richtig müde. Wir drei, Ronni, Ivo und ich, wechselten uns wieder alle halbe Stunde am Steuerrad ab, so blieben wir einigermaßen fit. Zwischendurch kochte einer Tee für uns und hoffte, Leo dabei nicht zu stören. Im Logbuch hatte ich um 02:20 h vier bis fünf Beaufort mit Böen und einen Kurs von 270° eingetragen. Wir hatten von Las Palmas aus rund 540 sm zurückgelegt.

Um 03:00 h wurden wir von André, Leo und Eddi abgelöst. Ich war todmüde und stieg sofort in meine Koje. Dafür hatte ich mir inzwischen eine neue Technik ausgewählt. Immerhin musste ich einschließlich des Leesegels, das mich vor dem Herausfallen schützte, ca. 150 cm überwinden.

Ich spürte im Unterbewusstsein, dass die CHERI unter dem Spinnaker immer wieder einmal unruhig lief und schlingerte. Kurz vor 5:00 h legte sie sich beinahe auf die Seite und wir hörten André und Leo oben laut rufen. Die Segel knallten und die CHERI rollte stark von einer Seite auf die andere. Es wurde tierisch laut. So schnell wie möglich kamen alle aus den Kojen, zogen Hose, Jacke und Schuhe an und legten sich die Schwimmweste um. Nachts galt unbedingte Schwimmwestenpflicht, zumal wenn es hektisch wurde und evtl. Segel geborgen werden sollten.

André erzählte später, dass die Böen plötzlich stärker wurden und die Windanzeige dabei Geschwindigkeiten von 40-50 Knoten aufwies. Selbst wenn durch die Schwankungen des Mastes die realen Windgeschwindigkeiten niedriger sind, erreichten die Böen wohl Geschwindigkeiten von 8 bis 9 Beaufort. Es handelte sich um die berühmten Squalls, rasch aufziehende Starkwindfelder. Binnen Minuten steigen die Windgeschwindigkeiten von 5 auf 8 bis 9 Beaufort an. So schnell sie aufziehen, so schnell sind sie meist auch nach 10 Minuten wieder vorbeigezogen. Auf jeden Fall zu viel Wind für den Spinnaker, zumal wenn er und die Wellen nachts kaum zu sehen sind.

André hatte gerade überlegt, uns zum Einholen des Spinnakers zu wecken, als eine Böe so kräftig in den Spinnaker griff, dass er die CHERI nicht mehr halten konnte. Der Spi drückte die CHERI fast auf die Seite und als sie sich wieder aufrichtete, verdrehte sich der Spinnaker in der Mitte und wir hatten eine saubere Acht im Segel.

Wir waren noch am Beginn unseres Törns und hatten noch nicht die Routine durch mehrfachen Segelwechsel. Nachts an Deck zu kommen, kaum etwas zu sehen; das Boot rollt wie verrückt, jeder ruft etwas, ein Albtraum! Aber wir wussten, was zu tun war, wenn

auch in dieser Situation nicht jeder seinen vorher festgelegten Platz einnahm, da der Spinnaker eben nicht ordnungsgemäß eingeholt werden konnte. Der Spi schlingerte vorn am Mast hoch und runter und von einer Seite auf die andere. Zuerst galt es, den Spibaum zu lösen und festzumachen. Ivo und Leo turnten vorne auf dem Deck herum und bemühten sich, die Spischot aus dem Beschlag an der Nock des Spibaum zu bekommen. Das gelang mit viel Mühe. Währenddessen piff der Wind uns um die Ohren und die CHERI rollte und stampfte durch das Wasser. Eddi hatte inzwischen das Steuer übernommen und bemühte sich, die CHERI mit dem tanzenden Spinnaker so ruhig wie möglich zu halten. Den Spinnaker bekamen wir nicht runter, da sich das Fall oben am Masttop festgesetzt hatte. Wie sich später herausstellte, war der Mantel des Falls durchgescheuert und verstopfte den Durchgang am Masttop. Wir mussten eine Schot lösen, um Druck aus dem Segel zu nehmen und bekamen den Spinnaker dann mit Glück etwas zu einer Wurst eingedreht und bis zu einer Höhe von gut 2,5 Metern am Baum fest gelascht. Der obere Teil wehte immer noch hin und her, aber der Druck war nicht mehr so groß.

Jetzt galt es, den Spibaum vom Toppnanten am Mast zu lösen und ihn, ohne ihn ins Wasser fallen zu lassen oder selbst hineinzufallen, an Deck zu befestigen. Ronni hielt es hinten nicht mehr aus und stürmte steuerbords nach vorn, um beim Befestigen des Spibaumes zu helfen. Dabei stolperte er über die Bullentaille, konnte sich gerade noch an der Want festhalten, um nicht über Bord zu gehen und fiel vor den Relingszaun auf Deck. Dabei drehte er sich den Arm aus der Pfanne, sprich: Er kugelte sich den Arm aus. Was wir dann in welcher Reihenfolge machten, erinnere ich nicht mehr genau. Auf jeden Fall wurde der Spibaum ordnungsgemäß befestigt und Ronni Mittschiffs gebracht und hingelegt. Er hatte bei allen Bewegungen starke Schmerzen.

Nun hatten wir einen stöhnenden Ronni an Deck liegen, einen Spi, den wir zwar so hoch es ging am Mast festgebunden hatten, der aber am oberen Drittel noch frei war und die CHERI hin und her schaukelte, kräftigen Wind, hohe Wellen, sehr unruhiges Wasser und eine ziemlich dunkle Nacht. Eine Traumkombination! Um die Geschwindigkeit möglichst zu reduzieren, bargen wir das Großsegel. Die CHERI pflügte nun ohne Segel, aber trotzdem weiterhin mit einer Geschwindigkeiten um die 8 bis 9 Knoten durch den Atlantik.

Unsere Hauptaufmerksamkeit galt jetzt dem stöhnenden Ronni. Leo hatte ihm vor gut einem Jahr schon einmal den Arm wieder eingerenkt. Doch diesmal wollte es einfach nicht gelingen. Fast jeder versuchte sein Glück mit dem Fuß unter der Schulter und kräftigem Ziehen, aber wir bekamen das Gelenk nicht in die Pfanne gezogen. Wir hatten entweder nicht den richtigen Winkel oder Ronni war nicht entspannt genug. Vermutlich war es letzteres. Mit dem Satellitentelefon von André telefonierte Jens mit Radio Medical Advice in Cuxhaven, dem funkärztlichen Beratungsdienst für die Schifffahrt. Die Ärzte dort konnten zwar den Winkel und die Haltung des Armes beschreiben, aber alle weiteren Versuche von uns blieben erfolglos. Ronni wurde von Jens währenddessen mit Schmerztabletten „beruhigt“. Nach gefühlten zwei Stunden gaben wir auf, zumal die Cuxhavener Ärzte nach einem erneuten Anruf auch sagten, dass ein Einrenken eigentlich innerhalb einer Stunde erfolgen muss. Danach verspannen sich die Muskeln. Wir beratschlagten, was zu tun sei.

Wir hatten mehrere Probleme:

1. Der Spi musste geborgen werden. Dazu musste einer am Mast hochgezogen werden und das Fall durchschneiden. Das wurde bei dem momentan herrschenden Seegang aber für zu gefährlich gehalten.
2. Ronni musste in ein Krankenhaus, damit der Arm unter Betäubung wieder eingerenkt werden konnte.
3. Bevor wir den Spinnaker nicht geborgen hatten, konnten wir keine Kursänderung vornehmen. Wir mussten den Wind achterlich lassen, um die CHERI einigermaßen ruhig zu halten. Also fuhren wir weiter einen Kurs von 250° bis 260°.

Ich schrieb eine Mail an die ARC Rally Control, gab unsere Position durch, schilderte unsere Situation und bat um Nachricht, welchen Hafen mit einem Krankenhaus wir auf dem kürzesten Weg anlaufen könnten. Relativ schnell kam die Antwort, dass das nächste für uns erreichbare Krankenhaus in Mindelo auf der Insel São Vicente der Cape Verde sei. Das war immerhin über 500 sm in genau südlicher Richtung entfernt.

Wir brachten Ronni in seine Kabine und legten ihn so fest wie möglich hin. Natürlich schmerzte seine Schulter bei jeder Bewegung - und die CHERI bewegte sich! Aber allmählich begannen die Tabletten von Jens zu wirken. Wir beratschlagten erneut, was zu tun sei. Das alles erinnerte mich an eine Situation bei der Atlantiküberquerung 2009, als wir bei Nacht ebenfalls eine Acht im Spi hatten, das Spifall sich am Vorstag festgedreht hatte, die Schoten frei waren und uns um die Ohren flogen und wir zudem noch eine Leine in der Schraube hatten. Wir konnten also weder segeln, noch unter Motor fahren. Beides waren keine erfreulichen Situationen.

Jetzt machten wir uns allerdings auch noch Sorgen um Ronnis Gesundheit. Da wir den Spi nicht bergen konnten, segelten wir notgedrungen weiter einen Kurs von ca. 270°, also entfernten wir uns eher von Mindelo und Cape Verde. Erst gegen 11:00 h schien uns das Wetter und der Seegang so zu sein, dass wir Jürgen, der sich freiwillig angeboten hatte, den Mast hochziehen konnten. Er erhielt vom Ivo einen Helm und wurde zweifach gesichert. Das Schiff schaukelte noch enorm und Jürgen hielt sich mit aller Kraft am Mast, an dem eingedrehten Spi und an den Salings fest. Trotzdem schaukelte er hin und her und wurde mehrfach gegen den Mast geworfen. Aber er schaffte es, schnitt das Spifall durch und befestigte es sogar noch oben am Mast. Der Spinnaker fiel auf das Vorschiff und wurde von uns in der Tasche geborgen. „Ich habe es mir nicht so schaukelig und so schwer vorgestellt. Zweimal dachte ich, ich könnte mich nicht mehr festhalten“, sagte Jürgen, als er wieder unten war. Eine super Leistung von ihm!

Nun konnten wir eine Fock setzen, den Kurs 180° für Mindelo anlegen und uns auf den Weg machen. Ich informierte Rally Control über unsere Entscheidung und den Kurswechsel. Rund 530 sm lagen vor uns, mit Wind aus O-N-O und hohen Wellen. Es war uns klar, dass das keine Vergnügungsfahrt werden würde.

Ronni hatten wir in seiner Kabine eine einigermaßen stabile Lage verschafft. Trotzdem fühlten wir mit ihm, wenn es die CHERI rüttelte und schüttelte. Er wurde von Jens weiterhin mit Tabletten versorgt, hielt sich tapfer und uns in den nächsten Tagen einige Male die halbgefüllte 5-Liter Flasche entgehen.

Richtung Cape Verde

Fahrt in Richtung 180°, Wind aus Richtung Ost und hohe, kreuz und quer verlaufende Wellen. Drei Tage heftigste Schaukelei, stampfen in den Wellenbergen, häufige Regenschauer und Böen, die den Rudergänger verzweifeln ließen. Grauer Himmel und wenig Sonne. Am schlimmsten habe ich es aber empfunden, dass die Wellen ständig seitwärts, teilweise von vorn gegen die CHERI knallten und hohe Wassermassen über das Deck und die dort ausharrenden Wachen gossen. Kaum hatte man sich am Ruder oder auf dem Sitz daneben etwas entspannt, schon bekam man die nächste Dusche ins Gesicht und über den Körper. Das wurde von den anderen auch so empfunden. Alle Klamotten voller Seewasser, nichts wurde mehr trocken. Unter Deck war es unerträglich heiß und alles war feucht und glatt. Hier galt jetzt: 1 ½ Hände für sich und nur noch ½ Hand für das Schiff. In den sechs Tagen zwischen Las Palmas und Cape Verde haben wir gerade zweimal warm gekocht. Der Rest waren Magerkost und Getränke. Das Positive für mich, nach dem man ja in solchen Situationen immer sucht, war, dass ich nach dem zweiten Tag überhaupt keine Magenprobleme mehr hatte. Aber das ist wirklich die Stecknadel im Heuhaufen der positiven Gefühle.

Erstaunlich bei den Bedingungen war unsere immer noch schnelle Fahrt von rd. 200 sm pro Tag. Trotzdem war das bei der Entfernung nicht wirklich aufbauend. Unterwegs hielten wir weiter Email-Kontakt mit der Rallyeorganisation und bekamen weitere Hinweise auf die Marina in Mindelo, São Vicente und die dortige Managerin, Johanna Mayer-Scheel. Ich nahm auch schon Kontakt mit der Marina auf und bekam schnell von Johanna eine ausführliche Antwort. Es gab dort zwei Ärztehäuser mit kubanischen Ärzten und ein öffentliches Krankenhaus. Johanna empfahl die kubanischen Ärzte. Das Krankenhaus sei auch gut, aber es würde wohl alles etwas länger dauern. Entscheidend sei aber, an welchem Tag und um welche Uhrzeit wir ankämen, da die Ärztehäuser am Sonntag und abends ab 20:00 h geschlossen wären. Eine OP unter Vollnarkose bei Ronni dort also nur tagsüber möglich sei. Wir haben diese Informationen als sehr hilfreich empfunden. Aber wie sollten wir wissen, wann wir ankämen? Wir hofften auf Sonntagnachmittag oder -abend.

Die Stimmung an Bord war gedrückt. Ich habe empfunden, dass die Ungewissheit, was nach Cape Verde kommen würde, viel stärker auf uns lastete als die Unbilden des Wetters und die wirklich ungemütlichen Bedingungen an Bord. Wir hatten bis jetzt vermutlich fünf Tage auf den erhofften Ankunftstag in St. Lucia verloren, zwei Tage durch den verspäteten Start und drei Tage durch den Umweg über die Cape Verde. Es war nicht sicher, wie lange unser Aufenthalt dort dauern würde. Könnte Ronni nach dem Einrenken der Schulter, immerhin unter Vollnarkose, gleich wieder an Bord gehen und weiter segeln? Er ging zuversichtlich davon aus. Wir anderen waren da nicht so sicher. Ivo und André mussten am 15./16.12. unbedingt nach Hause fliegen. Weiter konnten sie ihren Urlaub nicht hinausschieben. Es war auch klar, dass wir von den karibischen Inseln St. Lucia und Martinique kaum etwas zu sehen bekämen – wenn wir denn je dort ankämen. Obwohl wir uns bemühten, nicht schwarz zu sehen, bewegte die Ungewissheit alle. Was wäre, wenn Ronni nicht gleich weiter könnte? Wenn Ivo und André von Cape Verde nach Hause flögen, weil eine zeitgerechte Ankunft in St. Lucia nicht sicher wäre? Dann wären wir nur noch zu fünft. Wäre das machbar? Dass wir die CHERI auf Cape Verde verließen und sie dort überwintern sollte, mochten wir uns nicht vorstellen.

Alle diese Fragen belasteten mich und beschäftigten mich ab Freitag mehr noch als die ohnehin nicht einfachen Bedingungen an Bord. Ronni in seiner Kojе wurde ungeduldig. Häufig wünschte er eine Email an die Rallyeorganisation oder noch eine Email an die Marina mit Fragen zum Krankenhaus oder zu den Ärztehäusern. Z.B. „Sind denn ein Krankenwagen oder eine Taxe organisiert, wann kann die OP durchgeführt werden?“ Johanna beruhigte uns, sie war wirklich Gold wert.

Am Sonnabendnachmittag war ich zermürbt und fühlte ich mich am Ende meiner Kräfte. Ich setzte mich zu Ronni in die Kabine und sagte ihm, dass ich in Mindelo aussteigen und nach Hause fliegen möchte. Wir besprachen 30 Minuten das Für und Wider. Er wollte mich nicht zurücklassen und bat mich, mit meiner Entscheidung bis Mindelo zu warten.

Am Sonntagnachmittag sahen wir die Umrisse der Cape Verde, erkannten die Küsten der Inseln Ribeira Grande und São Vicente und konnten abschätzen, dass wir zwischen 20:00 h und 21:00 h Ortszeit ankommen würden. Obwohl Johanna die kubanischen Ärzte empfohlen hatte, wollte Ronni nicht bis Montagfrüh warten, sondern lieber gleich ins Krankenhaus fahren. Ich informierte Johanna, die uns nochmals versicherte, alles bereit zu halten. Kurz nach 20:00 h liefen wir bei Dunkelheit in die große Bucht von Mindelo ein und versuchten, die Hafeneinfahrt zu erkennen. Die uns unbekannte Umgebung und die vielen Lichter vor dem Hafen machten die Orientierung schwer. Der Wind piffte von den umliegenden Berghängen herab. Über Funk von Johanna geleitet, konnten wir Punkt 21:00 h seitwärts an einem Steg anlegen, so dass Ronni einigermaßen sicher von Bord kommen konnte. Johanna stand bei unserer Ankunft am Steg, hatte uns bereits im *Hospital Baptista de Soussa* angemeldet und brachte Ronni sofort zu einer

bereitstehenden Taxe. Das alles am Sonntagabend. Vielen Dank Johanna, diese Marina können wir empfehlen.



São Vicente - Mindelo

Ich sollte Ronni begleiten, hatte nach dem Anlegen aber kaum Zeit, einmal zu schnaufen und mir Gedanken zu machen, was ich wohl ins Krankenhaus mitnehmen müsse. Schnell umziehen, Pässe und Geld greifen und Ronni suchen, da ich nicht wusste, wo die Taxen standen. Ich fluchte innerlich und kochte. Ronni saß bereits ungeduldig in der Taxe. Der Taxidriver war informiert und brachte uns sofort in das nahe gelegene Hospital. Erst bei der Anmeldeprozedur machte ich mir Gedanken über die Währung der Cape Verde. Wir hatten uns mit den Inseln natürlich vor unserer Fahrt nicht beschäftigt. Der sehr freundliche, aber nur sehr wenig englisch sprechende Mitarbeiter an der Rezeption verlangte eine Vorauszahlung von 1.487 irgendwas. Mir rutschte das Herz ein wenig tiefer, als ich fragte: „Euro“? Er wiederholte „Euro“ und hantierte an der Rechenmaschine. „20 Euro“, sagte er. Die hatte ich dabei und bekam sogar noch eine Handvoll Kleingeld heraus.

Ungefähr 30 Minuten lang mussten wir in dem ungemütlichen Empfangsraum mit mehreren Einheimischen warten, dann wurden wir zu einer freundlichen jungen Ärztin geführt. Leider ohne Englischkenntnisse, aber mit einem bezaubernden Lächeln ausgestattet. Ein zweiter Arzt wurde hinzugezogen. Nach einigem Hin und Her waren wir in der Diagnose einig. Ronni bekam von der lächelnden Ärztin Blutdruck gemessen, eine Spritze in den Hintern und wir wurden in eine andere Wartezone geführt. Beim Blutdruckmessen musste er ihr eine Hand auf den Oberschenkel legen. Dass der Blutdruck mit 110/80 normal blieb, zeigte seine nervlich angespannte Situation.

Das Krankenhaus war vielleicht früher einmal eine Kaserne gewesen. Von einem großen breiten Flur, der zugleich Wartezone war, gingen rechts und links einige kleine Behandlungszimmer ab. An der verschlossenen Tür vom Empfangsraum zur Wartezone standen zwei Wachen. Alles ging ruhig und ohne Hektik zu. Am hinteren Ende des Flures saß eine Krankenschwester an einem Schreibtisch und beobachtete den Bereich vor ihr. Rechts von ihr standen, nur durch Sichtschutze getrennt, vielleicht fünf oder sechs belegte Betten.

Wir saßen auf Stühlen im Gang. Neben mir der stöhnende und ungeduldige Ronni. „Soll ich umfallen?“ fragte er mich. Neben uns lag ein offenbar vollgedröhnter Mann, der mit einem Krankenwagen, begleitet von zwei Polizisten, eingeliefert worden war, auf einer kleinen Trage stöhnend auf dem Fußboden. Ob er das als Alternative sähe, fragte ich. Ronni schwieg. Nach ca. 15 Minuten wurden wir in ein zweites Arztzimmer geführt. Der uns bereits bekannte Arzt befühlte das Schultergelenk und entschied sich für eine Röntgenaufnahme. Dem stimmten wir zu. Also ab in die Radiologie. Ein schweigender Mitarbeiter führte uns durch dunkle Gänge und über zwei Lastenaufzüge in einen anderen Gebäudeteil. Dort wurden zwei Röntgenaufnahmen der Schulter gemacht und zurück ging es. Ronni wurde dann in eines der hinteren Betten gelegt. Wieder etwas warten, dann kam ein neuer Arzt, der telefonisch herbeigerufen worden war, hinzu. Eine halbe Stunde versuchte er, Ronnis Schulter zu lockern und den Arm wieder einzurenken. Die Schmerzen waren Ronni anzusehen. Danach gab der Arzt auf und nach einer kurzen Beratung wurde festgehalten, dass Ronni im Hospital bleiben müsse und der Arm noch in der Nacht unter Narkose eingelenkt werden solle. Morgens um 07:00 h dürfe ich ihn wieder abholen. Die Ärzte waren informiert, dass wir es eilig hatten. Wir gaben ihnen das auch immer wieder zu verstehen. Trotzdem grenzt es für mich beinahe an ein Wunder, dass sie die Operation tatsächlich noch in der Sonntagnacht durchgeführt haben.

Inzwischen war es kurz nach Mitternacht. Ich versuchte vergebens, am Krankenhaus ein Taxi zum Hafen zu bekommen. Die Gegend war dunkel, sah nicht sehr einladend aus und war mir natürlich völlig unbekannt. Ich stand etwas hilflos an der Auffahrt. Eine freundliche Krankenschwester vermittelte mich dann an einen gerade wieder wegfahrenden Krankenwagen, der mich für zwei Euro zur Marina brachte. Ich telefonierte mit Ivo und fand ihn und die Crew in einer Hafenkneipe, einem alten Lagerhaus ohne Dach. Die Mauern bildeten einen offenen Hof. In einer Ecke war ein kleiner Tresen und die Jungs standen mit Gin-Tonic Gläsern in der Hand und betrachteten das Leben vor sich. Sie hatten in einem Lokal der Marina sehr gut gegessen und waren bester Stimmung. Zu Essen bekam ich um diese Zeit leider nichts mehr. Aber nach dem alten Siebzigerjahre-Motto ‚Das Wenige, was wir essen, können wir auch gleich trinken‘, verspürte ich keinen großen Hunger mehr, obwohl ich bestimmt seit drei Tagen kaum etwas gegessen hatte. Kurz nach zwei Uhr waren wir wieder auf der CHERI. Um 6:30 h weckte mich Leo. Auf zum Krankenhaus.

Um 7:00 h war ich dort und wurde auch bald zu Ronni gelassen. Der große, uns von gestern bekannte Raum. Rechts und links einige kleine Arztzimmer, am hinteren Ende sechs Betten. Davor an einem Schreibtisch die alles beobachtende, wirklich sehr nette Oberschwester. Ronni saß mit bandagierter Schulter auf seinem Bett und scharfte unruhig mit den Füßen. Es dauerte ihm natürlich alles viel zu lange. Aber er musste erst noch die Chefarztvisite abwarten, die für 8:15 h angesagt war. Hierzu musste ich den Raum wieder verlassen und in dem Empfangsraum warten. Ich setzte mich dort in eine Ecke und beobachtete den Betrieb an der Rezeption. Die Leute kamen mit den unterschiedlichsten Krankheiten bzw. Verletzungen. Manche konnten sich kaum auf den Beinen halten, aber es war sehr ruhig in dem Raum. Ich bemerkte beim Warten schmerzlich, dass ich wohl seit 24 Stunden gar nichts mehr gegessen hatte. Um 10:30 h kam Ronni endlich mit nacktem Oberkörper und fest fixiertem Arm in den Empfangsraum und ging sofort weiter auf die Straße. Da wir immer noch nicht den genauen Weg vom Krankenhaus zum Hafen kannten, mussten wir uns erst einmal um ein Taxi bemühen. Ronni tigerte unruhig auf der kleinen Straße vor dem Krankenhaus hin und her, ging einmal hier hin, einmal dort hin. Ich bemühte mich, ein Taxi zu finden, ohne Ronni aus den Augen zu verlieren. Seit dem Unfall war ich innerlich noch nicht wieder zur Ruhe gekommen und fühlte mich ständig gehetzt und getrieben. Nach kurzer Zeit hielt ein Taxi vor dem Krankenhaus. Als erstes mussten wir eine Apotheke anfahren, um die verschriebenen Medikamente zu besorgen (1,30 €). Dann konnten wir endlich wieder zurück zur CHERI. Kurz vor 11:00 h waren wir an Bord. Ich machte mir erst einmal ein

ordentliches Frühstück und ging anschließend zum Duschen. Die erste Dusche seit sechs Tagen und das erste Mal Zeit für mich, einmal durchzuatmen und mir darüber Gedanken zu machen, was ich wollte.

Ich hatte gestern bei der Ankunft keine Gelegenheit gehabt, mich bei Johanna persönlich für ihre Unterstützung zu bedanken und auch heute bekam ich sie nicht zu Gesicht. Das tat mir leid. Wir hatten uns zwar ganz kurz auf dem Steg begrüßt, aber dann war sie schon wieder weg und ich musste Ronni hinterher hetzen.

In der Marina lagen neben der CHERI noch drei Jachten, die an der ARC 2012 teilgenommen haben. Die *Easyrider* mit Problemen am Autopiloten, die *Kazaio* und die **SPOCK** aus Bremen. Auf der SPOCK fuhren zwei Bekannte von Ronni. Mit den beiden hatten wir in Las Palmas auf den Afternoonpartys öfter zusammen gesessen.

Der SPOCK war ca. 650 sm westlich von Las Palmas bei einer Halse der Mast kurz über Deck komplett abgebrochen. Natürlich in der Nacht, welch schauriger Gedanke. Mit dem Mast waren die Funkantennen weg und damit die Möglichkeit, Hilfe zu rufen. Nachdem alle losen und stehenden Verbindungen zu dem im Wasser schwimmenden Mast mit der Flex abgetrennt worden waren, glitt bei einem letzten Kontrollgang an Deck der Jacht auch noch ein Crewmitglied aus und fiel über Bord. Obwohl er eingepickt war, rutschte er aus seiner Schwimmweste, weil der Schrittgurt nicht befestigt war. Da die SPOCK aber noch keine Fahrt hatte, konnte er schnell wieder geborgen werden. Die Fahrt von ca. 600 sm nach Cape Verde als Motorboot, also ohne die stabilisierende Wirkung der Segel, war noch um einiges übler als unsere. Tja, in solchen Momenten schaut man dankbar nach oben. Die Schrecken dieser Situation und der Fahrt waren der Crew noch deutlich anzusehen. Ohne Mast konnte die *SPOCK* natürlich nicht weiter. Nach Absprache mit der Versicherung sollte sie zurück zu den Kanaren geschleppt und dort mit einem neuen Mast versehen werden.

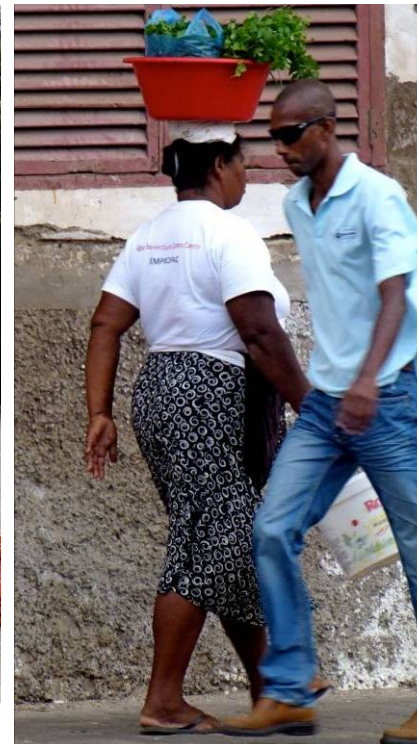


Ich unterhielt mich mit den Crewmitgliedern der SPOCK. Ihnen steckte der Schreck noch in den Gliedern und sie sahen die Gefahren der Atlantiküberquerung vor dem Hintergrund ihrer Erfahrungen ein wenig kritischer. Zwei von ihnen wollten trotzdem gerne mit einer anderen Jacht weitersegeln, wenn die Gelegenheit dazu bestünde. Eingedenk meiner Überlegung, nicht weiter zu segeln, hörte ich das gerne. Auch Jens neigte dazu, den Törn auf den Cape Verden zu beenden. Ich besprach die Angelegenheit mit Ronni und wies darauf hin, dass er die beiden Mitsegler der SPOCK als Ersatzleute übernehmen könne. Er bat mich nochmals zu bleiben. Ich fühlte mich natürlich auch ihm und der Crew verbunden und erklärte mich schließlich unter der Bedingung bereit, an Bord zu bleiben, dass wir nachts nicht mehr unter Spinnaker segeln würden.

Ronni, Ivo und André hatten bereits die neuen Flugzeiten für den Rückflug ab Martinique abgemacht und drängten zur Eile. Sie hätten am liebsten gleich wieder abgelegt.

Aber wir hatten bis 15:00 h mit dem Aufräumen der CHERI und dem Einziehen eines neuen Spifalls zu tun. Die Schoten und Leinen mussten kontrolliert, Diesel und Wasser nachgetankt, Vorräte überprüft und nachgekauft werden etc, etc. Ronni saß wie Buddha an Deck, kommandierte und trieb uns an. Wir hatten ihm verboten, sich frei an Deck zu bewegen.

Beim Einkaufen nahmen Jürgen, Leo und ich uns aber noch Zeit, um wenigstens etwas von der Stadt Mindelo zu sehen. Bei mir machte sich wieder das Gefühl breit, dass wir zwar um die Welt segeln, aber kaum etwas von Land und Leuten kennen lernen. Wir schlenderten durch die Markthalle mit den bunten Ständen. Zumeist waren es alte Frauen, die Obst und Gemüse anboten. Auch an vielen Straßenecken und auf freien Plätzen hockten sie vor einigen Früchten, die auf einer Plastiktüte ausgebreitet waren, und boten diese an. Wir kauften mehr, als wir benötigten.

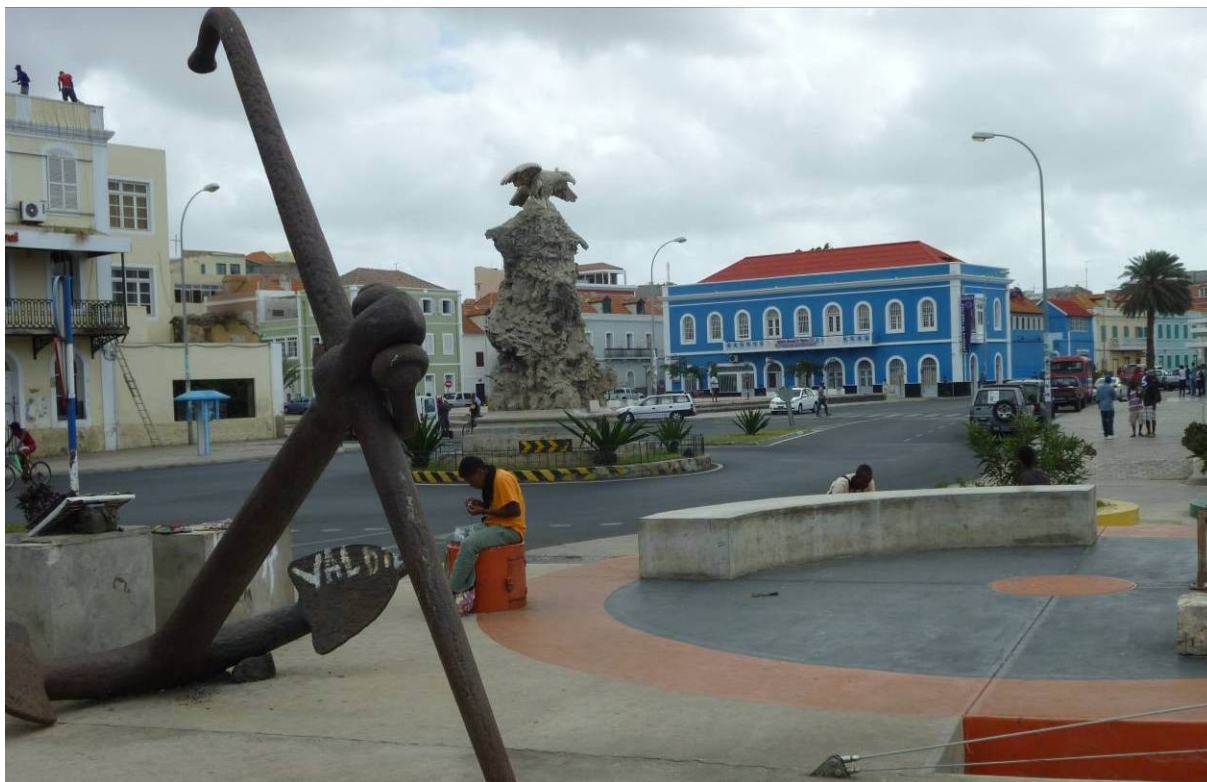






+







Montag, den 03.12.2012

Um 15:15 h legten wir wieder in Mindelo ab. Nochmals unseren Dank an Johanna, die Marina, das Hospital und an die Stadt.

Der Wind pfiff zwischen den Inseln São Vicente und Ribeira Grande. Die Wellen waren ziemlich unregelmäßig. Eine Zeitlang segelten wir an Ribeira Grande entlang. Eine eindrucksvolle gelb-graue, wenig bewachsene Bergküste mit Vulkankegeln und deutlich sichtbaren Bahnen der Lavaströme. Das Grün im Namen der Inselgruppe konnten wir nicht erkennen.



Das Wetter war trocken und einige Zeit nach den Inseln kamen dann auch die uns von den letzten Fahrten bekannten, langsam anrollenden großen Atlantikwellen von achtern. Welche Erholung und Genugtuung für uns, denen Ivo und André die Erzählungen von ruhiger Atlantiküberquerung mit schönen Wellen und bei gutem Wetter schon nicht mehr geglaubt hatten.

Am späten Nachmittag sahen wir in vielleicht 400 Metern Entfernung einen großen Wal, der sich zweimal beinahe komplett aus dem Wasser drehte und seine Schwanzflosse zeigte. Leider tauchte er zum Fotografieren nicht erneut auf. Delfine begleiten uns jetzt häufiger. Auch nachts hören wir ihr Pfeifen und sehen in der Dunkelheit, wie schwarze Körper durch die helle Gischt der CHERI gleiten. Langsam stellt sich das richtige Gefühl für diesen Törn ein. Zum Abendessen machte Leo Kartoffeln mit Rouladen und Gulasch. Beides wurde uns von Claus Wagner aus der Vierländer Remise gekocht und in Dosen eingeschweißt. Es schmeckte wieder super. Danke Claus! 30 Dosen à 2 kg mit verschiedenen Mahlzeiten haben wir mitgebracht und einiges für das Übergepäck beim Flug bezahlt. Aber es lohnt sich immer wieder, die Dosen zu besorgen und mitzunehmen. Einzig Ivo hat dazu vielleicht eine etwas abweichende Meinung.

Dazu vielleicht noch einige Erläuterungen. Ronni hatte die Dosen bei unserem letzten Vortreffen in Hamburg, soweit es möglich war, auf uns verteilt. Ich hatte mir sieben Dosen Gulasch und Rinderrouladen sowie einige Dosen mit Schwarzbrot bei ihm abgeholt und alles in einem separaten Hartschalenkoffer mitgenommen. Dazu hatte ich 20 Kilo Übergepäck angemeldet. Ivo hatte u.a. einige Dosen Bohnensuppe mit nach Berlin genommen und dort in seine Speisekammer gestellt. Leider hätte die

Bohnensuppe kalt gelagert werden müssen. So platzten ihm drei Dosen und er hatte neben einigem Dreck auch noch den sauren Geruch von Bohnensuppe für einige Tage in seiner Wohnung. Seine Familie war begeistert! Meine Dosen in dem Hartschalenkoffer überstanden den Flug ohne Beschädigung. Bei den anderen waren die Dosen nach dem Flug böse eingedellt und verbeult - vermutlich durch den Unterdruck in der Luft -, aber Gott sei Dank nicht kaputt.

Den ganzen Tag hatten wir schon fliegende Fische beobachtet. Sie fliegen knapp über dem Wasser und machen Sprünge von bis zu 200 Metern. Beim Fieren der Genua kniete ich mit dem Rücken zu André, der am Steuerrad stand. Plötzlich klopfte mir etwas oder jemand zweimal auf den Rücken, dann schrie André auf: "Mir flattert etwas zwischen den Füßen"! Ein fliegender Fisch war mir gegen den Rücken geflogen und ihm dann vor die Füße gefallen. Am Ruder versuchte André, die Balance zu halten. Der Fisch war unheimlich glitschig. Erst beim vierten Versuch bekam ich ihn zu fassen und warf ihn zurück in sein Element. Heute (5.12.) flog ein Fisch André direkt in den Rücken. Er meinte, einen Faustschlag erhalten zu haben, den er noch fünf Minuten lang spürte. Die Fische kommen also mit einer ziemlichen Wucht angeflogen.

Die Nacht war friedlich und wir sahen einen schönen, klaren Sternenhimmel. Auch zu unserer Entspannung gewöhnten wir uns daran, den Autopiloten häufiger zur Unterstützung einzuschalten.

Dienstag, den 04.12.2012

Heute hatten wir wieder Atlantikwetter ohne erhöhte Anforderungen. Die CHERI lief unter voller Besegelung. Die Genua war ausgebaumt, das kleine Kuttersegel herausgezogen und das Großsegel natürlich wieder mit einem „Bullen“ gesichert. Wir genossen die Ruhe und freuten uns auf schöne, sonnige Tage. Unsere Geschwindigkeit war weiterhin mit rd. 200 sm pro Tag beachtlich.

Um 16:15 h rief der am Ruder stehende Jens ganz erschrocken: „Wale!“ Vielleicht 15 Meter quer vor uns tauchten plötzlich zwei große Wale auf und gingen sofort wieder auf Tauchstation. Der eine Wal tauchte aufgrund unserer Geschwindigkeit und der zu geringen Entfernung nicht schnell genug ab. Es rumste und ein spürbarer Ruck ging durch die CHERI. Bereits bei Jens' Ausruf stürzten wir an Deck und sahen uns erschrocken um. Hinter uns fing das Wasser an, große rote Flecken zu bekommen. Zweimal tauchten achtern noch ein breiter Rücken und eine Schwanzflosse auf, dann sahen wir nur noch die gefärbten Wasserflecken. Durch unsere Geschwindigkeit entfernten wir uns schnell. Sofort suchten wir an den tiefen Stellen der CHERI, ob wir einen Wassereinbruch hatten. Aber alles war trocken und damit o.k., auch das Ruder und die Anzeigeeinstrumente funktionierten einwandfrei. **Wir** haben Glück gehabt.

Wir diskutierten noch eine Weile, warum die Wale uns nicht bemerkt hatten. Schwer zu sagen, vielleicht haben sie geschlafen? Wenn wir mit 10 Knoten Geschwindigkeit segeln, gibt es für den Rudergänger auf diese kurze Distanz auch keine Möglichkeit auszuweichen. Jens war eine Stunde später noch deutlich geschockt. Wir sehen gerne Wale, gerne auch mehr als bisher. Aber auf diesen Kontakt hätten wir sehr, sehr gerne verzichtet.

Aufgrund des direkt aus Ost kommenden Windes war unser Kurs nicht optimal. Wir liefen seit einigen Stunden einen Kurs von über 270° und wir wollten ja nicht zu den Bermudas. Also schifteten wir die Segel kurz vor Einbruch der hier ja sehr schnell kommenden Dunkelheit noch einmal. Wir haben uns vorgenommen, ab Einbruch der Dunkelheit möglichst keine großen Segelmanöver zu machen und keinen Spinnaker mehr zu fahren.





Mittwoch, den 05.12.2012

Am 05.12. verlebten wir wieder einen ruhigen Tag. Der Wind ließ etwas nach und das Bordleben bekam eine angenehme Routine. Am Nachmittag zogen wir einmal zur Probe einen neuen großen Spinnaker hoch. Klappte nicht so besonders, deshalb kam er nach 30 Minuten wieder runter und in den Sack.

Nach vorausberechneter Geschwindigkeit feiern wir gegen Mitternacht Bergfest. Jürgen hatte aus diesem Anlass einen Apfelkuchen gebacken, den wir gerade mit großem Vergnügen verspeist haben. Rund 3.200 sm benötigen wir durch den Umweg über Cape Verde für unseren gesamten Törn. Noch 1.660 sm bis zum Ziel standen um 16:30 h auf der Anzeige. Am 13.12., spätestens am 14.12. müssen wir in der Rodney Bay/St. Lucia ankommen. Das sollte zu schaffen sein.

Ich stellte meinen abendlichen Bericht in den Blog, damit unsere Familien und Freunde zu Hause informiert waren. Die Stimmung unter uns ist weiterhin gut. Es ist erstaunlich, was es immer wieder zu reparieren gibt. Langeweile kommt nicht auf und die Erinnerungen an die Mühen und Strapazen der ersten Woche beginnen langsam blasser zu werden.

Unsere Position ist: 17°08:2 N und 032°24:2 W und ab morgen früh geht es bergab!

Donnerstag, den 06.12.2012

Der Tag war warm und trocken, die Wellen einen Meter hoch, lang und angenehm. Wir segelten den ganzen Tag mit Spinnaker. Da wir aber abgesprochen hatten, nachts nicht mehr mit Spinnaker zu segeln, um riskantere Manöver bei Nacht zu vermeiden, holten wir also vor Einbruch der Dunkelheit den Spi runter und zogen einen Gennaker hoch. Das Segel lässt sich im Notfall viel leichter als ein Spi einziehen. Der Gennaker zog uns auch zuverlässig durch die Nacht, auch während meiner Wache mit Ivo von 22:00 h bis 01:00 h. Um zwei Uhr merkte ich im Halbschlaf, dass die Fahrt rumpeliger wurde. Und um 02:15 h kam der Ruf: „Alle Mann an Deck, Gennaker bergen“! Der Wind hatte auf 30 Knoten zugenommen. Zuviel für den Gennaker. Wir wollten ihn am Achterholer reinziehen, dabei hat sich wohl der Schäkel an der Schot gelöst, was wir bei der Dunkelheit nicht sehen konnten. Auf jeden Fall fiel die Schot ins Wasser und der Achterholer wurde uns aus der Hand gerissen usw. usw. Als wir das Segel mit viel Mühen endlich in der CHERI hatten, hatte es einen großen Riss. Soviel zum Thema „Große Vorsegel bei Nacht einholen“. Eine Stunde Arbeit für alle und um 3:15 h war wieder Ruhe im Schiff.

Freitag, den 07.12.2012

Der Mond zeigt sich jetzt erst gegen 3:00 h am Firmament und bringt Helligkeit für die Deckwachen. Leider ist es überwiegend bewölkt, so dass immer nur ein kleiner Teil des Sternenhimmels zu sehen ist. Bis zum Mondaufgang ist es zumeist sehr dunkel. Wir fahren normalerweise mit der Dreifarbenlaterne am Top. Wenn es so dunkel ist, dass wir kaum noch den Mast und die Segel vor uns erkennen können, machen wir manchmal die Positionslichter in Höhe der Reling an, um zumindest den Bug der CHERI zu erahnen. Leider können wir die dunklen Wolkenfelder, die sehr häufig Windböen und manchmal auch Regen bringen, in der Dunkelheit nicht rechtzeitig erkennen. Dann treffen die Böen die Wachen überraschend. So auch gestern Nacht wieder.

Sonst gab es die letzten 48 Stunden nichts Aufregendes für uns. Der Wind dreht heute leider immer südlicher, zurzeit kommt er direkt aus 180°. So wird es wohl morgen auch bleiben. Ungewöhnlich für den NO-Passat in dieser Breite und für unseren Kurs nicht gut.

Einige Schlagworte:

Unseren Mailverkehr müssen wir restriktiver handhaben. Von unserem Provider haben wir eine Mahnung erhalten, unser Kontingent einzuhalten, sonst würde er

kompromisslos abschalten. Deshalb werden wir auch keine Positionen der anderen Jachten mehr einholen. Das tat Ronni spürbar weh, da er immer noch im Jagdmodus geschaltet war und so gerne noch ein paar vor uns liegende Jachten einholen wollte. Wir gehen aber davon aus, dass die ersten Jachten heute in der Rodney Bay eintreffen. Glückwunsch!

Gestern Abend war der zweite von den vier Wassertanks leer. Da hat wohl jemand geduscht. Also auch hier „Restriktionen“!

Die Coca Cola wird morgen alle sein. Gut so, das süße Zeug macht nur durstiger.

Unsere Bananenstaude aus Las Palmas blieb die erste Woche grün und hart. Seit drei Tagen werden die Früchte gelb und müssen nun kurzfristig gegessen werden, sonst vergammeln sie leider sehr schnell. Seit gestern gilt das Motto: „Esst mehr Bananen, ihr Affen!“.

Ronni hat keine Schmerzen mehr. Wir müssen ihn trotzdem immer wieder zur Zurückhaltung mahnen. Gestern Nacht bekam er ein striktes Verbot, an Deck zu erscheinen. Er lag schmolend in seiner Kojen und kommentierte lauthals, was er von oben hörte.

Die Wassertemperatur beträgt 25,5° C, die Außentemperatur ist entsprechend. Der Schweiß trieft von den stählernen Körpern der Mannschaft.

Kurz: Es geht uns wieder gut und unsere Position ist bei 16°44:0 N und 038°09:5 W

Sonnabend, den 08.12.2012

Ereignislose Zeiten – wunderbar. Seit gestern Nachmittag hat uns eine Flaute erwischt und bisher nicht wirklich wieder losgelassen. Der Atlantik ist still und ohne nennenswerte Wellen, so dass wir eine ruhige Nacht hatten. Der abnehmende Mond erschien erst so gegen 03:00 h und konnte durch die dichte Wolkendecke kaum Helligkeit bringen.

Das Leben an Bord ist im Allgemeinen durch eine entspannte Stimmung geprägt, nur etwas bedrückt durch den Zeitdruck, den einige von uns haben. Der Wind mit einer Stärke von zwei bis drei Bft ist zu schwach, um die CHERI in Schwung zu bringen. Mit seinen ständigen Richtungsänderungen treibt er auch sein Spielchen mit uns. Er drehte in der Nacht sogar zeitweise auf S-W, so dass er beinahe von vorn kam. Völlig ungewöhnlich für diese Region. Daher greifen wir ein wenig auf die Unterstützung unseres 9. Mannes, Herrn Perkins, zurück. Die Segel hängen schlaff herab, klappern und knallen und auch der Spinnaker, den wir immer einmal wieder hochziehen, hängt meistens lustlos herunter.

Heute brannte die Sonne vom überwiegend klaren Himmel. Sitzen, klönen, duschen mit Meerwasser aus der Pütz, Angeln ohne Erfolg, Ausschau halten nach Walen, Delfinen und anderen Schiffen - ebenfalls ohne Erfolg. So verging der Tag. Jens hat heute Abend Apfel-Pfannkuchen gebraten. Die Äpfel hat er seit Tagen eisern verteidigt. Aber es hat sich gelohnt, die Pfannkuchen schmeckten wunderbar.

Unser Etmaal bis 12:00 h betrug 171 sm. Erbärmlich! Für die nächsten 24 Stunden sieht es nicht besser aus. Schauen mer mal. Der HSV gewann 2:0, es ist doch nicht alles schlecht. Etwas Abwechslung brachte eine Mail von Archi mit dem Witz des Tages. Der war gut, danke Archi, immer wieder gern gelacht.

Unsere Pos. 16°20:3 N 041°27:7 W

Sonntag, 09.12.2012

Der Wind ist wieder da!

Heute Nacht sahen wir einen wunderschönen, klaren Sternenhimmel. Nur wenige Wolkenfelder schoben sich hin und wieder vor die Sterne. Der Mond war bis zum Ende unserer Wache um 04:00 UTC nicht zu sehen. Ich bin begeistert von den Sternenapps,

die Ivo und André auf ihren iPhones haben. Darauf wird nach dem über GPS ermitteltem Standort die aktuelle Sternenkarte angezeigt, einschl. aller Sternbilder, vorbeifliegenden Satelliten etc. Beim Vergleich mit dem Himmel können wir dann alle Sterne bestimmen (zumindest theoretisch). Ansonsten sind mir die iPhones, iPads, Bookreader, Notebooks, Laptops, Handys etc an Bord ein wenig über. Wir haben nur eine Steckdose zum Aufladen. Ständig hängt eines dieser äußerst wichtigen Dinger daran. Zum Aufladen der Akkus für Fotoapparate etc. ist kaum Gelegenheit. Da haben sich die Gewohnheiten in den letzten Jahren stark verändert. Kaum sind wir in der Nähe einer Küste oder eines Hafens (nicht auf diesem Törn), sitzen welche an Deck und suchen das nächste Netz. Aber ich habe einen Weg zum stillen Protest gefunden: Über unserem Eisschrank haben wir eine Leiste mit Löchern, in die jeder sein Trinkglas stellen kann. Jeder hat für sein Glas einen festen Platz, so dass die Gläser nicht verwechselt werden. Ich habe meistens Wasser oder Saft in meinem Glas, da mir das Wasser direkt aus dem Eisschrank zu kalt ist. Neulich hat Eddi sein Smartphone in mein Glas gelegt, weil er dachte, dass es dort sicher liegt. Er hatte nicht berücksichtigt, dass das Glas halbvoll Wasser war und sein Smartphone leider nicht unterwassertauglich. Als er es bemerkte, schimpfte er wie ein Rohrspatz und beschuldigte uns, Wasser auf sein Smartphone geschüttet zu haben. So what!

Ab heute Morgen weht der Wind wieder mit gut 20 Knoten aus nördlicher Richtung. Das bringt die CHERI gleich in Schwung und auf acht bis neun Knoten Geschwindigkeit. Nun müssen wir die Zeit einholen, die wir in den vergangenen zwei Tagen verloren haben. Ronni hat seinen verletzten Arm inzwischen aus dem Verband gewöhlt, sitzt häufig wieder an Deck und erteilt Weisungen. Aber er läuft wenigstens noch nicht frei herum.

Gestern hatten wir die Hälfte der Strecke von Cape Verde nach St. Lucia (1.100 von 2.200 sm) erreicht. 1.100 sm nach Ost und West ohne Land. Von Süd und Nord ganz zu schweigen. Seither kommen wir mit jeder Stunde dem Land wieder ein Stück näher. Aber es dauert noch viele, viele Stunden bis St. Lucia. Aktuell sind es noch 1.016 sm. Also in ungefähr zwei Stunden sind wir nur noch dreistellig!

Heute verschieben wir unsere Wachen wieder um eine Stunde, zum dritten Mal auf diesem Törn. Das bedeutet wieder für alle drei Tageswachen eine Verlängerung um 20 Minuten. Gerade quert uns in ca. 300 Meter Entfernung ein alter Stückgutfrachter. Das erste Motorschiff, das wir auf See sehen.



Unsere Vorräte haben sich bisher gut gehalten. Es gibt sogar noch ordentliche Bananen, Tomaten und Apfelsinen. Auch Getränke -außer Coca Cola- sind noch ausreichend vorhanden. Gedanken an das winterliche Hamburg liegen uns derzeit fern. Auch dass dort heute der 2. Advent gefeiert wird, berührt uns nicht wirklich tief.

Unsere Pos.: 16°14:690 N und 043°33:927 W,
COG: 275°, SOG: zwischen sieben und acht Knoten

Montag, den 10.12.2012

Wieder Regen.

Eben sitze ich am Computer, um einige Zeilen zu schreiben, da ruft André von oben: "Da, Wale." Zwei Wale waren nahe der CHERI aufgetaucht und gleich wieder abgetaucht, bevor ich oben war. Einige Minuten wartete ich mit dem Fotoapparat vergebens auf ihr erneutes Erscheinen. Also gehe ich runter und mache für Eddi, der gerade Sitzkissen

repariert, einen Kaffee. Wieder der Ruf: „Da, zwei Wale, direkt hinter uns“. Wieder Fotoapparat gegriffen, rasch nach oben und wieder vergebens. Der dritte Ruf holt mich schon nicht mehr nach oben. Die zwei Wale scheinen in unserer Nähe zu schwimmen, aber sich immer nur ganz kurz zu zeigen. Aber immerhin, es gibt sie noch! Noch zweimal werde ich hoch gerufen. Einmal kann ich einen abtauchenden schwarzen Körper erkennen.

Drei Seemeilen vor uns befindet sich ein Segler. Den werden wir bald eingeholt haben. Mal sehen, ob wir erkennen können, um wen es sich handelt. Gegen 17:00 h haben wir dann kurz Funkkontakt mit der „Matilda“, einem Motorsegler aus den USA und verabreden uns mit der Besatzung auf ein Bier in St Lucia. Zurzeit haben wir einen Spinnaker oben und segeln einen Kurs von 270°. Wir sind zufrieden.

In der Nacht war es allerdings wieder weniger erfreulich. Als wir um 01:00 h zur Wache an Deck kamen, fing es an zu regnen. Der Regen hielt an, in der Ferne waren helle Lichtblitze zu sehen. Wir waren nicht sicher, ob Blitze oder Wetterleuchten. Bald stellte sich heraus, es waren Blitze. Der Regen wurde stärker und der Wind wechselte wieder einmal ständig seine Richtung, was uns das Kurshalten unmöglich machte. Zeitweise fuhren wir 330°, also beinahe wieder nach Norden. Während unserer dreistündigen Wache bis 04:00 h morgens mussten Ivo und ich zweimal die Segel schiffen. Kein reines Vergnügen. Zwischendurch kauerten wir beide uns unter die Sprayhood, um ein wenig Schutz vor dem trommelnden Regen zu haben. Als das Gewitter direkt über uns hinweg zog, verzogen Ivo und ich uns unter Deck in den Salon. Die Blitze waren uns ein wenig unheimlich. Der Autopilot ist da weniger sensibel. Am Kartentisch konnten wir auf dem Radarplotter den Weg der Gewitterzone gut verfolgen.

Auch heute streut der Wind mit einem Winkel von 90° bis 100°. Erst jetzt am Nachmittag gelingt es uns wieder, einen vernünftigen Kurs zu segeln. In den vergangenen zwei oder drei Tagen haben wir meines Erachtens mehr Segelmanöver durchgeführt, als bei den beiden Atlantiküberquerungen 2006 und 2009 zusammen. Das Wetter ist dieses Mal halt nicht unser Freund.

Heute war wieder Duschtag. Das Seewasser ist ziemlich warm und trotzdem angenehm erfrischend. Langsam beschäftigen wir uns auch intensiver mit unserer Ankunft auf St. Lucia. Ronni, Eddi, Ivo und André müssen am 16.12. von Martinique aus nach Hause fliegen. Die Frage ist, wann und wie sie dorthin kommen. Mit der CHERI, dann könnten wir vermutlich nicht erst St. Lucia ansteuern, sondern müssten direkt nach Martinique segeln. Oder sie würden mit einer Fähre oder dem Flugzeug von St. Lucia aus Martinique erreichen. Gut, dass wir Verbündete in Hamburg haben, die uns bei diesen schwierigen Aufgaben unterstützen und im Internet alle möglichen Verbindungen recherchieren. Danke Silke und dem Reisebüro Neue Hanse.

Unsere Position innerhalb der Jachten unserer Class B der Cruising Division verbessert sich langsam wieder. Wir haben jetzt noch 808 sm vor uns und erreichen wieder eine für uns normale Geschwindigkeit. Eine Ankunft in der Nacht von Freitag auf Sonnabend bleibt unser Ziel.

Unsere Pos.: 16°05:6 N 047°11:9 W, COG 269° SOG 7,8 kn.

Dienstag, den 11.12.2012

Wieder Wind aus allen Richtungen.

Irgendwie ist dieses Mal alles anders. Die vergangene Nacht glich in vielem der Nacht zuvor, nur war sie nicht ganz so nass. Da der Nachmittag und Abend ruhig blieben, beschlossen wir, den Spinnaker nicht vor Anbruch der Dunkelheit zu bergen, sondern ihn stehen zu lassen. Bald spürten wir, dass der Wind wieder südlich drehte und unseren Kurs, der sich über den Steuerpiloten nach der Windfahne richtete, wieder in nördliche Richtung verschob. Alle Vorhersagen und Wetterkarten zeigten eindeutig Wind aus

östlicher Richtung. Lange überlegten wir, ob wir die Segel umsetzen sollten. Aber wir rechneten damit, dass der Wind in Kürze wieder zurückdrehen würde. Eine Wache verging mit Hoffen und Bangen. Nichts tat sich. Auf dem Kartenplotter war unser Abbiegen gen Norden gut zu verfolgen. Auf dem Fleettracker ist das bestimmt auch zu erkennen und ihr werdet euch gefragt haben, ob wir wohl ausbüxen wollen. Eigentlich wollten wir beim Wachwechsel um 23:00 h halsen. Da der Wind aber nicht aus einer konstanten Richtung blies, waren alle nur für gut eine Stunde auf stand by, um sofort loslegen zu können. Doch erst den Wachwechsel um 02:00 h nahmen wir zum Anlass, die fällige Richtungsänderung einzuleiten. Zwei Wachen waren ohnehin an Deck, die dritte wurde wieder geweckt. Spinnaker runter, Halse und dann Genua ausgebaumt. Kaum waren wir mit diesem Manöver fertig, drehte der Wind endlich und wir mussten die Segelführung wieder ändern. Kurz danach noch einmal. Beinahe zwei Stunden blieben wir an Deck und bestaunten das Malheur. Dann gingen die anderen wieder schlafen und Ivo und ich blieben allein oben. Gegen Ende unserer Wache ließ die Windstärke deutlich nach. Wir machten Nägel mit Köpfen. Also Genua rein, Groß dicht holen, mittig befestigen und dann Motor an und den richtigen Kurs eingestellt. Wir verlängerten unsere Wachzeit noch um eine knappe Stunde, um der folgenden Wache etwas länger Ruhe zu lassen. Danach war ich aber so kaputt, dass ich in meine Koje fiel und fünf Stunden durchschlief. Auch das erneute Setzen des Spinnakers am Morgen bekam ich nicht mit und wurde auch nicht geweckt. Danke!

Es war ein wunderschöner sonniger Tag. Nur wenige Wolken am Himmel, keine nennenswerten Wellen, ein Tag zum Relaxen. Der Spinnaker zog uns gut voran, so hatten wir uns den ganzen Törn vorgestellt. Das Jagdfieber hatte die vor einigen Tagen eingeführte Email-Restriktion vergessen lassen und die täglichen Positionsmeldungen von ARC Rally Control zeigen, dass bereits 35 Boote durchs Ziel sind. Aus unserer Class auch schon zwei. Glückwunsch, wir haben jetzt noch 580 sm vor uns. Eine schon absehbare Distanz. Wir bleiben dabei, Freitagnacht sind wir da. Im Moment segeln wir weiter mit Spinnaker und hoffen auf einen gnädigeren Wind für die Nacht.

Die Rückkehr ist heute auch geregelt worden. Wir werden am Sonntag früh von St. Lucia nach Martinique segeln und unsere „Viererbande“ dort absetzen. Bis Dienstag werden wir dort ankern, weil Jürgen und ich dann zurückfliegen. So bleibt uns leider nur ein Tag in St. Lucia, aber so ist segeln.

Unsere Pos.: 15°53:374 N 051°07:897 W, COG 257°, SOG 9,1 kn, Restmeilen 580,9









Mittwoch, den 12.12.2012

Eine Acht in der Nacht....

hat uns um den Schlaf gebracht. Nach dem schönen Tag gestern war es während der Nachtwachen eigentlich ruhig. Der Wind etwas böig, nur so um die 20 kn. Aber es war stockdunkel, wir konnten die Segel vor uns nur schemenhaft erkennen. Nach einer plötzlichen heftigen Böe konnten wir nicht schnell genug abfallen und der Spinnaker wickelte sich um das Vorstag. Also wie bereits mehrfach geübt: Alle Mann an Deck, Positionen besetzen und dann durch Arbeiten mit den Schoten und dem Achterholer versuchen, den Spinnaker wieder frei zu bekommen. Nach einer ganzen Weile gelang es uns, indem wir die Genua vorsichtig herausfuhren und der Spinnaker sich dabei frei rollte. Also erst einmal wieder geschafft. Spi runter und Genua ausgebaumt. Dann war wieder Ruhe im Schiff. Ich wünschte mir so sehr einmal eine Nacht, in der wir nur zum Wachwechsel geweckt würden! Während dieser Situationen trägt André durch seine ruhige Art, Segelmanöver zu erklären und Positionen zu besprechen, viel dazu bei, dass keine Hektik aufkommt.

Der Mittwoch war wieder ausgesprochen sonnig und so warm, so dass es an Deck kaum auszuhalten war. Abends machte Leo zwei Dosen der wunderbaren Rouladen aus der Vierländer Remise auf. Dazu Kartoffelbrei, einfach lecker. Der Skipper hat dazu die dritte Flasche Wein auf diesem Törn spendiert.

Donnerstag, den 13.12.2012

Tagsüber fuhren wir unter Spinnaker, gestern Abend holten wir ihn vor Einbruch der Dunkelheit runter und heute Nacht wurde keiner außerhalb der Wachzeiten geweckt. Siehste, so geht es auch. Dafür zogen aber auch wieder mehrere Regenschauer über uns hinweg, so dass wir alle zwei- bis dreimal während der Wache ordentlich nass wurden. Auch kein Vergnügen.



Den Positionsmeldungen entnehmen wir, dass wir tüchtig aufholen. Kein rechter Trost. Ansonsten geht alles seinen normalen Gang. Vorräte sind noch reichlich vorhanden, der Wind ist weiterhin nicht unser bester Freund. Aber das Beste ist, wir haben nur noch 267 sm zum Ziel. Wir müssen langsam unsere Vorbereitungen für die Ziellinie treffen.

Unsere Position um 10:30 h: 15°22:0 N und 056°33:9 W, COG 253° SOG 8 kn.

Freitag, den 14.12.2012

Finish-Time.

Es ist ca. 13:30 UTC und nur noch 70 sm oder rd. 9-10 Stunden trennen uns von der Ziellinie in der Rodney Bay von St. Lucia. Heute wird es mit ziemlicher Sicherheit etwas, aber leider wohl nicht mehr bei Tageslicht.

Der vergangene Tag und die letzte Nacht verliefen ruhig und friedlich. Der einzige Aufreger war, dass zwei Wachen ihre Übergabezeit durch die Zeitverschiebungen nicht richtig auf die Reihe bekommen hatten, so dass Jens und Jürgen in dieser Nacht vier Stunden Wache gehen mussten. Bestimmt ärgerlich, da jede Nachtwache ihrer Ablösung gerne entgegen sieht. Lesekompetenz, hätte meine Frau gefordert. Über zwei Wochen geht es gut und in der letzten Nacht gibt es Gegrummel. Shit happens!

Der aktuelle Positionsbericht von Rally Control zeigt, dass aus unserer Class nur noch drei andere Jachten und wir unterwegs sind. Alle anderen sind bereits eingelaufen. Die drei Tage nach Cape Verde tun nun doppelt weh. Aber auch hier: „Shit happens!“ Hauptsache ist, fröhlich, munter und weitgehend gesund anzukommen.

Jetzt bereiten wir uns auf das große Finale vor. Ronni schwebt vor, möglichst unter Spinnaker einzulaufen. Die Dunkelheit wird ihm wohl diesen kleinen Triumph verderben. Wir, die Crew, wollen auf dem schnellsten Weg in die Bucht, über die Ziellinie, in die Marina und an einem großen Tresen ein frisch gezapftes Bier genießen. Vorher aber, direkt nach dem Anlegen am Steg, noch das obligatorische kleine Präsent vom Saint Lucia Tourist Board empfangen: einen Früchteteller, für jedes Crewmitglied einen kühlen Cocktail und ein herzliches, warmes „Welcome“. Das ist grundsätzlich beim Einlaufen jeder Jacht so, egal zu welcher Tages- oder Nachtzeit. Ein schöner Brauch, den ich dann zum dritten Mal genießen werde.

An Bord herrscht emsige Betriebsamkeit und eine ausgelassene Stimmung. Es wird schon einmal aufgeräumt, die Schwimmwesten werden wieder weggepackt usw. Das große Rallyeplakat mit unserer Teilnehmernummer, ARC Nr. 99, muss wieder für den Zieleinlauf und die Finish-Fotos an Steuerbord angebracht werden. Die letzten Instruktionen für das Anmelden per VHF bei ARC Finish Line fünf und zwei Seemeilen vor der Ziellinie sowie nach dem Einlauf beim ARC Berthing, in dieser Reihenfolge festgehalten. Alles soll klappen, nichts soll vergessen werden. Wir wissen von den

Jahren 2006 und 2009, dass beim Umrunden der Nordküste von St. Lucia in Richtung auf Pigeon Island und dann noch einmal von dort bis zur Ziellinie heftige Böen aufkommen können. Das erfordert Konzentration und die Abläufe müssen stimmen.

Tja, das war vielleicht mein letzter Bericht von der ARC 2012. Morgen wird es weiter hektisch zugehen. Anmeldungen bei Customs and Immigration Office, bei der Rodney Bay Marina Office und beim ARC Office. Alles Dinge, die lange, lange dauern können und Geduld erfordern. Daneben natürlich Schiff aufräumen, Auftanken von Wasser und Diesel, Vorräte prüfen etc. Denn am Sonntag geht es schon wieder weiter nach Martinique. Vielleicht dann noch einmal ein kleines Resümee.

Die letzten sieben Stunden bis zu unserem Zieleinlauf um 21:28:51 UTC vergingen dann schnell. Nicht wie im Fluge, aber schnell. Gegen 17:00 h UTC sahen wir am Horizont die Küsten von St. Lucia und von Martinique. Ein wunderbares Gefühl, die Inseln auftauchen zu sehen. Das Wetter blieb sonnig, der Wind bis kurz vor den Küsten etwas flau. Hinter uns kamen drei Segler und von backbord und aus nördlicher Richtung jeweils ein weiterer. Um unseren Abstand zu halten, segelten wir noch einmal bis in den St. Lucia Channel, der zwischen St. Lucia und Martinique verläuft, mit Spinnaker. Erst nach der Umrundung der nördlichen Spitze von St. Lucia, dem Point du Cape, holten wir den Spinnaker ein. Danach umrundeten wir die weit ins Meer hinausreichenden Halbinsel Pigeon Island und sahen endlich das Finishboat und die gelbe Tonne, die die Ziellinie bildeten. Um 17:28:51 h Ortszeit segelten wir über die Ziellinie. Wie wir es uns so sehr gewünscht hatten, war es noch hell.

Danach schnell in die Marina. Das Einlaufen wurde von den Nebelhörnern vieler Jachten und den Rufen der Crews begleitet. Dann warteten wir auf die Zuweisung des Liegeplatzes und legten an. Am Steg wurden wir von einigen Mitseglern und Mitarbeitern des ARC Office und des Saint Lucia Tourist Board mit kühlen Drinks und einem Korb mit frischen Früchten empfangen. Wunderbar! Nach insgesamt 3.262 sm hatten wir unser Ziel erreicht. Wir hatten 17 Tage, 10 Stunden, 28 Minuten und 51 Sek benötigt und waren glücklich und froh, es geschafft zu haben.

Einlauf: Ostrea (Class F 16:45:27) - Open Blue (Class F 16:47:58) - CHERI (Class B 17:28:56) - Mad Fish (Class G 17:52:55) - Golang (18:02:05)





Die folgenden Tage

Das Einklarieren am nächsten Tag beim Immigration Office ging überraschend schnell. Nur noch ein Officer bearbeitete das Formular, während es früher drei oder vier Officer waren, die jeder einen Durchschlag des gleichen Formulars prüften. Die Pässe wurden nicht mehr kontrolliert und Stempel gab es auch nicht mehr. Alles lief sehr zügig ab. Am Sonntagmorgen segelten wir nach Martinique, um Ronni, Eddi, Ivo und André abzusetzen.



Jens, Jürgen und ich liehen uns am Montag einen Pkw und machten eine Rundfahrt über die Insel bis zum Montagne Pelee. Wir sahen das Landesinnere, wunderschöne Küsten, Buchten und Strände. Es hat sich gelohnt und mir endlich einen ersten Eindruck von der Insel gegeben, die ich schon einige Male betreten habe. Aber mehr als den Flughafen und die Marina hatte ich bisher nicht kennen gelernt.

Auf dem Rückweg machten wir noch einen Stopp in der Hauptstadt Fort-de-France. Eigentlich wollten wir dort mit der CHERI für zwei Tage anlegen, aber Ronni hatte uns davon abgeraten. Der Ort war wirklich eine einzige Enttäuschung. Wir waren gegen 17:30 h dort und machten einen kleinen Bummel durch das Hafenviertel. Nach Geschäftsschluss um 18:00 h war das Viertel leer und wir hatten Probleme, noch ein Lokal zu finden, in dem wir etwas zu essen und ein Bier bekamen.

Mein persönliches Resümee:

Lange Zeit habe ich gebraucht, um mich mit meinen Erlebnissen bei der ARC 2012 zu beschäftigen. Sie erst zu verdrängen, sie dann stückchenweise wieder hervorzukramen und dann auch Lust zu bekommen, darüber wieder einen Bericht zu schreiben. Diese Atlantiküberquerung verlief ganz anders als meine Überfahrten in 2006, 2009 und 2010.

Alles eine Frage der inneren Einstellung?

Meine erste Teilnahme Ende 2006 war für mich ein großes Abenteuer am Beginn meines Rentnerlebens und auch ein Test, ob ich es wohl so lange Zeit auf einem Boot mit bis dahin unbekannten fünf Mitseglern aushalten würde. Der Törn wurde ein unvergesslich schönes Erlebnis.

2009 wusste ich, was auf mich wartete. Wir waren sehr schnell, hatten immer einmal wieder Probleme, verschlissen zwei Spinnaker und hatten doch eine super Stimmung an Bord.

2010 bin ich mit der CHERI aus der Karibik über die Azoren zurück in das Mittelmeer gesegelt. Die Überfahrt in östliche Richtung ist wesentlich rauer als der Törn von Ost nach West. Aber es war wieder ein super Törn. Die größte Herausforderung bestand darin, Flieger für die Hin- und Rückflüge zu bekommen. Denn der Vulkanausbruch in Island legte im Sommer 2010 den Flugverkehr für Wochen lahm.

Ende 2011 wollten wir sehr gerne noch einmal an der ARC teilnehmen. Doch die Teilnahme musste leider kurzfristig abgesagt und auf 2012 verschoben werden. Nach der Absage war meine Euphorie für den Törn deutlich gesunken. Ich überlegte das erste halbe Jahr 2012, ob ich mich für den Törn abmelden sollte. Aber irgendwie fühlte ich mich im Wort, war ein wenig in die Vorbereitungen eingebunden und ließ mich treiben. Die Spannung war aber nicht mehr in vollem Umfang vorhanden.

Ich habe den Atlantik jetzt dreimal mit der ARC von Ost nach West und einmal von West nach Ost (St. Maarten – Gibraltar) überquert. Dieser Törn 2012 war der mit Abstand anstrengendste. Gründe hierfür sind das schlechte Wetter in den ersten 10 Tagen, der Unfall von Ronni mit dem erforderlichen Umweg über Cape Verde, die Erlebnisse der SPOCK und die Schilderungen der Crew, der Zusammenstoß mit dem Wal und die häufigen nächtlichen Segelmanöver. Es war mir natürlich immer klar, dass der Atlantik groß ist und mit Hilfe nicht jederzeit gerechnet werden kann. Aber Wissen und Erleben sind zweierlei. Ich möchte keinen der Törns vermissen, aber das war es dann auch. Tschüß Atlantik, Du siehst mich auf einem Segelboot nicht wieder.



