

Bericht der SY Cheri vom



vom 20.11.2009 bis zum 07.12.2009
von Hans-Lüder Hilken

EINFUEHRUNG

Jedes Jahr startet gegen Ende November die **Atlantic Rally for Cruisers (ARC)** in Las Palmas auf Gran Canaria. Sie ist für viele Segler zur festen Einrichtung geworden. Mehrere hundert Boote aus der ganzen Welt treffen sich um diese Zeit, um im Verbund mit anderen Yachten den Atlantik zu überqueren. Zielhafen in der Karibik ist die Rodney Bay auf St. Lucia, eine der schönsten Inseln der Kleinen Antillen. Für die 2700 Seemeilen benötigen die Yachten je nach Bootsgröße und Stärke des Nordostpassats zwischen 12 und 24 Tagen.

An der Rallye können Einrumpfboote ab 8,23 m (27 Fuß) teilnehmen und Fahrtenkatamarane zwischen 8,23 und 18,29 m (27 und 60 Fuß) Luea mit einer Mindestcrew von zwei Personen an Bord. In den Fahrtenseglergruppen, in denen motoren erlaubt ist, werden die Resultate mit Hilfe eines von World Cruising festgesetzten Handikaps ermittelt. Darüber hinaus gibt es eine Regattagruppe, die unter dem IRC Handikap startet und in der Sponsoring zulässig ist. Auch Motoryachten können in einer eigenen Gruppe teilnehmen.

Die ARC ist ein freundschaftlicher Wettbewerb für Fahrtensegler, die den Atlantik in sicherer Gemeinschaft überqueren wollen. Das Mitführen von Sicherheitsausrüstung wie Rettungsinsel, EPIRB-Rettungssender und UKW-Funk ist Pflicht. Über ein tägliches Funknetz bleiben die Teilnehmer in Kontakt. Von den vielen erfahrenen Seglern, die am ARC teilnehmen, können auch Skipper mit weniger Hochseeerfahrung profitieren.

Die ARC hat ein ganz besonderes Flair, da bei dieser Veranstaltung Fahrten- und Regattasegler aller Altersklassen zusammenkommen. Für Unterhaltung ist von Fremdenverkehrsämtern auf Gran Canaria und St. Lucia bestens vor dem Start und nach dem Zieleinlauf gesorgt. Unterstützt wird die Veranstaltung von den Hafenbehörden von Las Palmas, der Firma Rol Nautic und dem Fremdenverkehrsamt von St. Lucia.

Gran Canaria - Startort für die ARC

Wegen seiner Vielseitigkeit wird Gran Canaria „ein Kontinent im Kleinformat“ genannt: endlose, grüne Bananenplantagen entlang der Nordküste, gewaltige Schluchten und Kiefernwälder im Landesinnern und schließlich die weißen Sanddünen in Maspalomas im Süden. An der schroffen Westküste gibt es tiefe Täler, die tropischen Enklaven ähneln und kleine Bauernstädte, die kaum glauben lassen, dass die geschäftiger Metropole Las Palmas nur einige Kilometer entfernt ist.

Las Palmas, der Startort für die ARC, ist eine moderne geschäftige Stadt, die sich um einen der größten Häfen Spaniens entwickelt hat. Während der letzten zwei Jahrzehnte haben sich in der Stadt zwei klar voneinander abgegrenzte Bereiche gebildet: der Hafen im Norden und die Altstadt im Süden.

Der Yachthafen liegt am südlichen Ende des Hafens, genau zwischen der Vegueta und dem Park Santa Catalina. In den vergangenen Jahren wurde der Yachthafen ständig erweitert: Es gibt neue Pontons, neue Duschen und seit 1996 einen schwimmenden Wellenbrecher. Diese Verbesserungen sind zum Großteil der ARC zu verdanken, der die Hafenbehörde am Südende der Marina ein festes Büro errichtet hat. Anlässlich der fünften ARC wurden Palmen im Hafen angepflanzt. Seitdem sind mehr und mehr Palmen dazugekommen, so dass der Hafen inzwischen seinem Namen Ehre macht.

St.Lucia - Zielort der ARC

St. Lucia gilt als die Perle der Karibik, da es unter all den traumhaften Inseln eine der schönsten ist. Wahrzeichen von St. Lucia sind die hoch emporragenden Pitons und die landumschlossene Marigot Bay, in der sich angeblich die britische Flotte vor den Franzosen während der napoleonischen Kriege versteckte. Um die Herrschaft über St. Lucia stritten

sich die Briten und Franzosen, bis die Briten 1814 schließlich ihren Anspruch durchsetzten. 1979 erlangte St. Lucia die Unabhängigkeit. Die Kultur der Insel ist eine einzigartige Mischung aus französischen, englischen und afrikanischen Einflüssen, wobei der französische Einfluss sich in den einheimischen Dialekten und Ortsnamen niedergeschlagen hat.

Rodney Bay, die Bucht im Norden von St. Lucia, ist das größte Yachtzentrum der Insel. Bei allen Veranstaltungen von World Cruising wird hier ein Landfall gemacht. In der Rodney Bay Marina, wo sämtliche Serviceeinrichtungen vorhanden sind und die in einer gutgeschützten Lagune liegt, werden Segler immer freundlich empfangen.



Las Palmas de Gran Canaria



St. Lucia – Rodney Bay

Törnbericht der CHERI von der Atlantik Rally for Cruisers 2009 (ARC)

Langsam steigt die Spannung vor der Atlantiküberquerung und in jedem Stück Vorbereitung, das geleistet wird, steckt auch ein wenig Respekt vor dem, was uns erwartet.

Am Sonnabend, den 14.11.2009 sind Hans und Laurent zu Leo gestoßen, der die CHERI bereits von Gibraltar überführt hat und seit einigen Wochen mit der CHERI die Kanaren besegelt. Neben organisatorischen Dingen mit dem ARC Office, den immer einmal anfallenden Reparaturen, Vorräte einkaufen etc. hatten wir uns vor allem um die Beschaffung zweier Pakete zu kümmern, die Ronni zwei bzw. drei Wochen zuvor mit UPS und TNT aus Hamburg versandt hatte. In dem UPS Paket war eine neue EPIRB EG 50, eine Seenotfunkboje. Diese Boje ist zwingende Sicherheitsvorschrift vom ARC und daher von uns unbedingt vor dem endgültigen Sicherheitscheck durch Inspektoren des ARC einzubauen. Zwei Tage unendlicher Telefongespräche mit den Büros in Las Palmas und durch Ronni mit den entsprechenden Büros in Hamburg liegen hinter uns. Die Aussagen gingen von: „...der Computer ist aufgrund des Hochwassers zusammengebrochen und es ist nicht festzustellen, wo welche Pakete liegen“, über „...das Paket ist bereits zweimal angeliefert, aber es war keiner an Bord“, bis zu: „...der Fahrer konnte den Hafen nicht finden“. Aber, was wir kaum noch für möglich hielten, am Dienstagabend gegen 19:00 h wurden beide Pakete angeliefert.

Während es im Hafen immer wieder ziemlich wehte, das Wasser jedoch ruhig war, rollten auf der anderen Seite von Las Palmas, zur Altstadt hin, beeindruckende Brecher auf den Playa de las Canteras. An den im Meer liegenden Felsen und der „Barre“ brachen sich die vom Atlantik anrollenden Wellen laut und wild schäumend. Die ersten beiden Abende war ich mit Laurent zum Essen dort. Es gab noch viele Touristen und Einheimische, die an dem langen Strand spielten und auf der Promenade flanierten.



Am Dienstag war ich mit Laurent bei einem der von der ARC Organisation angebotenen Seminare. Die ganze Woche über wurden Seminare zu vielfältigen Themen rund um die Atlantiküberquerung angeboten. Wir hatten uns das „Communications Seminar Net Controllers Briefing“ herausgesucht. Hier wurde erklärt, wie während der Rallye die „Communication“ zwischen den Yachten und zu den ARC Organisatoren stattfindet. Direkt davor war ein Seminar zum Thema „Einkäufe und Lagerung von Lebensmitteln an Bord“. Am nächsten Tag wurde ein Seminar zum Thema „Route Weather for an Atlantik Crossing“ angeboten, das wir uns auch unbedingt anhören wollten. Leider kam dann etwas dazwischen und wir verpassten dieses Seminar.

Abends schleppten wir Leo in die Altstadt zum Essen mit. Wir fanden nicht weit entfernt vom Hafen ein kleines Restaurant, das ein Orientalisches Buffet zu 7,95 Euro anbot. Das Buffet war sehr lecker und sehr reichlich. Treffpunkt zu allen Tag- und Nachtzeiten in der Marina war die Sailor Bar. Dort fachsimpelten oder klönten die Besatzungen der an den Stegen liegenden Segelboote. Auch wir fühlten uns genötigt, ein- oder zweimal am Tage dort vorbeizuschauen, und natürlich den Abend in der Regel auch dort ausklingen zu lassen.

El Corte Inglés, das große Kaufhaus mit einem riesen Supermarkt in Basement, war am Mittwochvormittag das Ziel von Laurent und mir. Zwei Stunden liefen wir durch die Regale und füllten unsere Einkaufswagen. Vorher hatte Leo unsere Proviantliste aktualisiert, in der wir alle benötigten Lebensmittel und Getränke mit Soll- und Ist-Bestand eingetragen hatten. Für sieben Personen und für 15 bis 16 erwartete Seetage, mit Sicherheitspolster auf 20 Tage erhöht, kommt einiges an Lebensmitteln, Getränken, Putzmittel etc. zusammen. Abends wurden die Waren direkt ans Schiff geliefert und von Leo nach seinem Plan verstaut. Jetzt benötigten wir nur noch Obst, Gemüse und frische Sachen, die wir am letzten Tag, also am Sonnabend, einkaufen wollten.

Heute Morgen, es ist Donnerstag, der 19.11.2009, ist die Crew erstmals komplett an Bord aufgewacht. Gestern Nachmittag sind Ronni, Eddi, Edgar und Ulli angekommen. Noch bis zum Abend hatten wir Fok- und Spischoten gewechselt bzw. gleich angeschlagen. Der Topnant wurde erneuert und alle Fallen, Schoten und Beschläge noch einmal gecheckt. Heute sollte es das erste Mal raus in die Bucht gehen, um einige Manöver, vor allem mit dem Spinnaker, zu üben. Laurent ist unser Vorschiffmann, der die großen Segel am Spibaum befestigt und abschlägt. Ulli und Leo sind am Mast für die Fallen, den Topnanten und den Spibaum zuständig. Ronni steuert, Eddi ist für das Großsegel incl. Großschot und die Übersicht zuständig. Alle anderen tummeln sich Mitschiffs und arbeiten den Rest ab, wie Schoten, Nieder- und Achterholer usw. Der Wind war angenehm und für die Übungen ideal. Es klappte gut, so dass wir nach ca. drei Stunden wieder zurück in den Hafen durften.



Abends waren wir wieder in der Altstadt bei unserem Restaurant mit dem Orientalischen Buffet, das den „Neuen“ auch gut gefallen hat. Den Abschluss des Tages bildete traditionell der Besuch in der Sailors Bar.

Freitag wurde unser erster Badetag im Atlantik. Gegen Mittag fuhren wir wieder raus, um noch einmal einige Manöver zu üben.



Allerdings war der Wind so flau, dass der Spinnaker wie ein nasser Sack vor uns baumelte. Also alle Segel runter und ca. drei Meilen vor der Küste rein ins Wasser. Ein herrliches Gefühl, blaues Wasser, ca. 23 Grad warm und kaum Wellen. Nach einer Stunde fuhren wir wieder in den Hafen. Abends war die große ARC 2009 Abschiedsparty. Gastgeber war das *Patronato de Turismo*, aber es war auch der Leiter des St. Lucia Tourist Boards anwesend. Wie

für viele Veranstaltungen, die der ARC in den vergangenen zwei Wochen im Hafen anbot, hatten wir beim Einchecken mit allen Unterlagen, Prospekten etc auch die Eintrittskarten für diese Veranstaltung erhalten. Beim Aufräumen hatte ich die Karten für Werbung gehalten und sie entsorgt. Meine Nachfrage im ARC Büro war wenig erfolgreich, so dass ich mit ein wenig Bammel zu der Veranstaltung ging. Die Party fand in dem großen Clubrestaurant im Hafen statt. Aber natürlich haben sie uns rein gelassen und so konnten wir die freien Getränke und die Häppchen genießen. Es war ziemlich voll und es wurde kräftig gefachsimpelt. Für viele Teilnehmer war dies die erste Atlantiküberquerung, entsprechend waren die Gespräche.

Heute, am Sonnabend, beginnt nun wirklich der Endspurt der Vorbereitungen. Ulli, Leo und ich gingen in die Stadt, um die restlichen Lebensmittel, Getränke und vor allem Obst und Gemüse einzukaufen. Die Geschäfte in der Stadt und in der großen Kaufhalle sind alle darauf eingestellt, die Waren auch direkt an das Schiff zu liefern. Um 10:30 h musste Laurent mit allen Pässen und der Crewliste zum Ausklarieren und um 12:00 gingen Ronni und Edgar zur Skippers Briefing, um die aktuellen Informationen für die Rally zu erhalten. Dann musste



noch das Dingi gewaschen, zusammengelegt und verstaut werden. Nachmittags wurden die Lebensmittel in Kisten und Kartons geliefert. Um keine Kakerlaken an Bord zu bekommen, musste alles Obst und Gemüse am Steg abgewaschen werden. Anschließend wurden die gewaschenen Stücke an Bord zum Trocknen ausgelegt. Es sah aus wie in einem Gemüsegarten: Kartoffeln, Äpfel, Apfelsinen, eine große Bananenstaude, Wurzeln, Paprika

usw., alles lag geordnet und sortiert auf dem sonnigen Deck. Das ist schon sehr wichtig, wenn man keine Kakerlaken und anderes Ungeziefer ins Boot bekommen will. Ebenso kommen grundsätzlich keine Kartons an Deck und die Schuhe werden natürlich aufgeteilt in Straßenschuhe und Bootschuhe. Wir waren jetzt aber beruhigt, genügend Lebensmittel und Getränke für drei Wochen bis zu unserem geplanten Rückflug am 14.12. an Bord zu haben. Leo packte wieder alles nach seinem Stauplan ein und wir verließen uns darauf, dass er alles auch wiederfinden würde.



Das Skippers Briefing brachte keine besonderen Neuigkeiten. Das Wetter sollte weiterhin gut bleiben, ein dickes Tief weiter nördlich würde uns wohl nicht erreichen und der Wind sollte erst einmal aus östlicher Richtung wehen. Alles gute Voraussetzungen für unser Vorhaben.

Abends gingen wir noch einmal durch die Altstadt an die Promenade des Playa de las Canteras und gönnten uns ein T-Bone-Steak. Das war etwas, was wir für die nächste Zeit nicht bekommen würden, denn es stand nicht auf unseren Einkaufslisten. Anschließend ging ich mit Ulli durch die Stadt zurück zur Marina, die anderen fuhren mit der Taxe direkt an

unseren Steg. Wir beide kamen zufällig noch einmal an der Sailors Bar vorbei und schauten noch für ein oder zwei Bierchen rein.

Sonntag, den 22.11.2009

Heute war der große Tag. Wir standen etwas früher als sonst auf, trotzdem noch zu erträglichen 7:30 h, frühstückten in Ruhe und besprachen die letzten Arbeiten. An unserem Steg lagen ca. 30 Yachten, die alle am ARC teilnehmen wollten. Es wurde noch ein wenig von Boot zu Boot gescherzt; alles verlief ruhig und entspannt. Gegen 10:00 h wurde es im Hafen lauter. Eine Blaskapelle, die Banda Gran Canaria, marschierte von der Mole auf unseren Steg und spielte laut und schmissig. Es verbreitete sich eine Stimmung wie auf einem Volksfest. Alle Crewmitglieder der rd. 30 Yachten standen auf den Decks, klatschten und fotografierten.

Die ersten Yachten liefen aus und in der Fahrrinne zwischen den beiden Molenköpfen aus dem Hafen heraus wurde es enger. Gegen 11:00 h lief unser Nachbarschiff aus, die AULIANA II. Wir hatten die ganze Woche guten Kontakt miteinander. Der Eigner unterstützte uns auch bei Telefonaten auf der Suche nach unseren Paketen. Wir verabredeten uns auf einen Cocktail in der Rodney Bay und wussten dabei natürlich nicht, dass die AULIANA II die Rodney Bay nicht erreichen würde.



Um 11:30 h liefen auch wir aus, vorbei an den winkenden Menschen, begleitet von den Schiffssirenen und Foghörnern durch die beiden Molenköpfe in das Vorbereitungsfeld für den Start. Dort warteten inzwischen rd. 200 Yachten auf den Start. In Ruhe suchten wir das Startschiff und die gelbe Boje, die die Startlinie markierten. Um 12:40 h wurden die Yachten der Racing Division mit einem Startschuss auf die Reise geschickt, unter ihnen auch die AULIANA II.

Um 12:50 h kam über Funk die erste Durchsage für unseren Start, dann noch einmal um 12:55 h und ab 12:59 h wurden die Sekunden runter gezählt. Punkt 13:00 h hörten wir den Startschuss und sahen auf dem Startschiff die Rauchfahne.



Wir hatten eine gute Position und Ronni konnte durch ein kleines Loch zwischen den anderen Yachten die Startlinie ziemlich vorn überfahren. Es war nicht wie bei einer Regatta, wo es zu echten Drängeleien an der Startlinie kommt. Hier geht es um eine Langstreckenrallye über 2.800 sm, da kommt es nicht auf den Blitzstart an. Die meisten Teilnehmer sind auch normale Fahrtenyachten, die eigentlich nur im Verbund über den

Atlantik segeln wollen. Trotzdem, wir waren sehr zufrieden und zogen nach 10 Minuten unseren Spinnaker hoch. Überraschend schnell vergrößerte sich unser Vorsprung vor dem

großen Feld, nur wenige Yachten lagen auf unserer Höhe. Um 15:30 h holten wir den Spinnaker runter, um mit Genua und Großsegel immer noch gut 9 bis 11 kn zu segeln. Nach drei Stunden umrundeten wir Maspalomas und sahen das Feld weit hinter uns. Der Wind war kräftig und die Wellen gut zwei Meter hoch. Wir blieben ziemlich nördlich, während sich das Hauptfeld weiter südlich einordnete. Am Abend blieb Gran Canaria zurück und in der Nacht sahen wir am Horizont die Lichter von Fuerteventura und La Gomera. Es war eine ziemlich dunkle und kühle Nacht. Die Wassertemperatur lag bei knapp über 20 Grad. Bei kräftigem Wind, der durch den Düseneffekt zwischen den Inseln verstärkt wurde, liefen wir in der Spitze bis zu 14,7 kn. Gegen 01:00 h wurden die Wellen höher und die Böen stärker. Die CHERI war schwer zu halten. Wir segelten zwischen 8 und 12 kn. Der Ruderdruck war so stark, dass unser Autopilot die Arbeit einstellte. Um 3:00 h entschlossen wir uns daher, die Segel zu reffen. Also alle Schläfer an Deck und Vor- und Großsegel verkleinern.

Montag, den 23.11.2009

Gegen 10:45 h nahm die Windstärke etwas ab und wir ließen die Reffs wieder raus. Um 12:00 h hatten wir innerhalb der letzten 23 Stunden seit dem Start 198 sm zurückgelegt, eine sehr gute Leistung für die CHERI.



Gegen 13:00 h setzten wir den kleinen Spinnaker. Leider brach uns kurze Zeit später aufgrund des enormen Drucks ein Spiblock an der Reling. Durch den Druck des nun freien Achterholers brach eine Relingsstütze. Bei der Aktion griff Leo automatisch zu dem Achterholer, der ihm dabei über die Finger rutschte. Im ersten Moment glaubte er, dass die Finger abgeschnitten seien. Aber glücklicherweise waren sie nur angeschauert, schmerzhaft genug. Also Spi runter, Genua ausgebaumt und zusätzlich das kleine Kuttersegel raus. Alles ging glatt. Inzwischen hatten wir uns bei den Segelmanövern eingespielt und waren mit uns zufrieden. Das Gefühl steigerte sich noch, als Leo uns gegen 18:00 h ein gutes Mahl aus Sauerkraut, Kartoffelbrei und Kassler bereitete.

Nebenbei hatten wir schon den ganzen Tag an einem Problem gearbeitet. Ronni hatte vor dem ARC 2009 ein neues email Programm gekauft, das über Kurzwellen arbeitet und sehr viel kostengünstiger ist als das alte Programm über IRIDIUM (Satellitentelefon). Wir hatten diese email Adresse beim ARC als unsere Schiffsadresse angegeben, über die wir alle Nachrichten, wie die täglichen Wettermeldungen und sonstige, die Rally betreffende Nachrichten erhielten, aber auch unsere Tagesberichte für die ARC Homepage und unsere tägliche Positionsmeldungen abgaben. Wir bekamen über das Programm keinen Kontakt mehr, nur stets die Meldung, dass unser Zeitlimit überschritten sei. Wir konnten daher am ersten Tag auch keine Positionsmeldung an „worldcruising.com“ senden. Das Program war so ausgelegt, dass innerhalb einer Woche nur 90 Minuten Sendezeit zur Verfügung standen. Allein für das auf 365 kb reduzierte Bild von der Abschlussfeier, das wir für die Homepage an worldcruising gesandt hatten, wurden 170 Sendeminuten benötigt. Insgesamt hatten wir innerhalb der letzten Woche 300 Minuten verbraucht. Also schrieben wir die Betreiber von Sailmail in Paolo Alto an, schilderten unser Problem und baten um Unterstützung. Wir erhielten prompt eine freundliche Antwort, in der die verbrauchten Minuten aufgeführt und

technische Hinweise gegeben wurden, wie die Sendezeit über Kurzwelle verringert werden kann. Ebenso der von uns ersehnte Hinweis, dass wir wieder freigeschaltet seien, uns aber künftig an die Regeln halten müssten. Wir waren froh und konnten endlich unsere Positionsmeldungen und unser Tagebuch absenden.

Der Wind blies den ganzen Tag über kräftig aus achterlicher Richtung. Die Wellen waren ein bis zwei Meter hoch und in der Nacht wurde es kühl. Bei der Wache hatten wir Pullover und Jacke an, dazu natürlich Schwimmwesten mit Rettungsgurt und Lampe. Leo hatte für heißes Wasser gesorgt, so dass sich jeder Tee oder Kaffee aufbrühen konnte. Das hielt uns warm. Die Nacht war überwiegend sternenklar und wir konnten uns schon auf die kommenden langen Nächte mit hoffentlich wunderbarem Sternenhimmel freuen.

Dienstag, den 24.11.2009

Heute Nacht erhielten wir die Meldung, dass die AULIANA II, unser Nachbarschiff aus Gran Canaria, das Ruder verloren und die Mannschaft das Schiff verlassen hatte. Kurz darauf kam die erlösende Nachricht, dass die Mannschaft von einem Rettungskreuzer aufgenommen worden war. Diese Nachricht hat uns den Vormittag über doch beschäftigt, da wir einen freundschaftlichen Kontakt zu der Crew und dem Eigner hatten. Die 53-Fuß-Yacht war gerade 1 ½ Jahre alt, nach Plänen des Eigners und einem Design von Judel/Vrolijk, dem Baumuster der UCA und wie diese bei Knierim Yachtbau in Kiel gebaut. Sein ganzer Stolz. Mithilfe des Trackers gelang es einen Tag später einer BergungscREW, die aufgegebene Yacht wiederzufinden. Unter <http://www.segel-filme.de/> ist im Übrigen ein wunderbares Video der AULIANA von der ARC 2004 zu sehen.

In der Nacht hatte der Wind etwas nachgelassen, trotzdem lief die CHERI mit ausgebaumten Vorsegel noch zwischen 7 und 9 Knoten. Insgesamt waren wir diese beiden Tage etwas schneller als bei der ARC 2006 und das sollte auch so bleiben; deshalb wollten wir gleich einen Spinnaker setzen. Um 10:30 h setzten wir den mittleren Spi und bekamen wieder ein bis zwei Knoten mehr Geschwindigkeit ins Boot. Das Wetter war weiterhin sonnig.

Am Mittag bekamen wir von der ARC-Organisation die Mail mit den Positionen aller Yachten nach zwei Tagen. Wir waren an sensationeller vierter Stelle nach der berechneten Restentfernung zum Ziel. Unglaublich, 20 Racer hinter uns, die auch noch früher gestartet waren. Aber die Entfernung zum Ziel war noch weit.

Gegen 14:30 h hörte ich Ullis Ruf vom Deck: „Da sind doch Wale“. Ich döste gerade in meiner Koje und sprang wie alle anderen an Deck, den Fotoapparat in der Hand. 20 Meter vor der CHERI zogen drei oder vier Buckelwale langsam durchs Wasser gerade auf die CHERI zu. Ronni sprang an das Ruder, doch zu großen Ausweichmanövern war es zu spät. Zwei Wale zogen direkt neben uns vorbei, einer rammte uns an Steuerbord und schien uns aus seinem Weg schupsen zu wollen. Wir hatten den



Eindruck, dieser Wal wollte sich zwischen uns und einem kleineren Wal schieben, also vermutlich ein Junges schützen. Keine große Erschütterung, aber immerhin. Wir mussten

uns kräftig festhalten und blickten dann den Walen nach, die noch lange auf unserer Kiellinie ihre Wasserfontänen hochschossen. Sie hatten gut die Hälfte der Länge der CHERI, also waren sie acht bis zehn Meter lang. Meine erste Walbegegnung auf dem Atlantik.

Heute Nachmittag hatte Eddi, genannt der Schleifer aus Berlin, zu seiner ersten Gymnastikstunde auf das Deck geladen.



Mittwoch, den 25.11.2009

Die Nacht war deutlich wärmer und auch das Wasser hatte inzwischen eine Temperatur von 24 Grad. Wir konnten also auf Jacke, Pullover und lange Hose verzichten und die Nachtwache leichter geschürzt antreten. Wieder hatten wir eine schöne Sternennacht. Der zunehmende Mond schien bis ca. 3:00 h, dann wurde es dunkel und der Sternenhimmel mit der Milchstraße war wirklich klar und schön zu sehen. Nur wenige Wolken störten die Sicht.

Seit genau 24 Std. zieht uns unser mittlerer Spi durch den Atlantik, St. Lucia entgegen. Der Steuerautomat hält gerade nachts zuverlässiger den Kurs als (fast) jeder Segler.

Plötzlich draußen ein Knall und die CHERI fing an zu schlingern. Leos Rührei hin oder her, alles stürzte raus. Der Spinnakerkopf war glatt abgerissen und hing oben am Fall. Der Spinnaker selbst lag größtenteils vor dem Schiff und an Steuerbord im Wasser. In konzertierter Aktion wurde er schnell und ohne die CHERI anzuhalten, geborgen. Schade, wir liefen so gute Geschwindigkeiten! Da uns bei den Wellen der Gang in den Mast für Laurent zu unsicher war, wurde das Spifall nur dichtgeholt und der Kopf flatterte jetzt kurz befestigt am Masttop.



Bei ruhigerem Wasser wollten wir ihn runterholen.

Kurze Beratschlagung, ob ausgebaumte Genua oder neuer Spi richtig wäre. Da die Wellen wieder höher wurden, zogen wir den kleineren Spi hoch und erreichten wieder Geschwindigkeiten von gut neun Knoten. Da wir gleich den Spibaum geschifft hatten, war der Kurs jetzt noch besser und Ulli hatte bei dieser Gelegenheit auch gleich seinen Frühsport gemacht. Um 12:00 h haben wir in den vergangenen 24 Stunden 201 sm zurückgelegt. Eine sehr gute Leistung und wieder deutlich schneller als 2006.

Eddi bat um 15:30 h wieder zur Gymnastik an Deck. Die Beteiligung war nicht sehr groß.

Es war gerade dunkel, unser Abendessen - leckere Rouladen aus der Vierländer Remise - hatten wir hinter uns, da knallte es erneut. Die Spischot war aus dem Schothorn gerissen. Also erneut Spi bergen, in der Dunkelheit nicht ganz ungefährlich. So sind wir die Nacht mit

ausgebaumter Genua gesegelt. Leider auch ohne Autopiloten, der auch wieder einmal defekt war.

Die Nacht war wieder lau und ziemlich klar. Der nördliche Sternenhimmel schön zu sehen. Einzig das Steuern störte ein wenig, da der achterliche Wind bei ausgebaumten Segeln eine ziemlich präzise Steuerung verlangt.

Donnerstag, den 26.11.2009

Heute Vormittag war daher große Reparatur angesagt. Drei kümmerten sich um den Autopiloten und Laurent musste den 24 Meter hohen Mast hoch, um das Fall mit dem abgerissenen Spikopf zu bergen. Ein wenig ängstlich schaute er schon drein, aber die Schweiz ist eine tapfere Bergsteigernation. Doppelt gesichert und von aufmunternden Zurufen begleitet, wurde er den Mast hochgezogen und barg das Fall. Runter gelassen haben wir ihn natürlich auch wieder. Auch der Autopilot konnte repariert werden.

Leider bläst der Wind heute nur sehr schwach, so dass wir mit erneut gesetztem Spinnaker gerade einmal 7 kn Fahrt machen.



Unsere Superposition nach dem 3. Tag, den 4. Platz von allen Yachten, konnten wir erwartungsgemäß nicht halten und sind auf den 25. Platz abgerutscht. Aber alle sind noch dicht beieinander und die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt.

Morgen haben wir 1.000 sm hinter uns, gut ein Drittel der Strecke. Also alles im Griff auf der CHERI.

Am Nachmittag zogen wir unseren zweiten Spi wieder hoch und entschlossen uns, ihn auch über Nacht stehen zu lassen. Wir machten gute Fahrt, jedoch war es durch etwas höhere und ein wenig seitlich kommende Wellen ziemlich unruhig im Schiff.

Leider verabschiedete sich am Abend unser Autopilot endgültig, so dass wir ab sofort mit der Hand steuern mussten. Aber das hat auch einen Vorteil, die Zeit vergeht schneller. Wir hatten den ganzen Tag versucht, von der Vertretung des Herstellers Raymarine, der Fa. Eissing, technische Unterstützung zu bekommen, leider war die Reaktion gleich Null!

Freitag, den 27.11.2009

Heute Morgen war unser zweiter Spi dran. Die ganze Nacht hat er uns zuverlässig vorangebracht, Es war eine wirklich wunderschöne, warme Nacht. Der Mond schien hell, die Wellen spielten sanft mit der CHERI; sie war daher auch gut zu steuern. Heute Morgen frischte es auf 7 Bft auf und die Wellen wurden höher. Gerade sagte Ronni auf unserer Wache: „Um 9:00 h wecken wir die Mannschaft und holen den Spi runter“, da krachte es auch schon. Zwei Meter unterhalb des Kopfes riss der Spinnaker quer bis zu beiden Lieken durch und das Tuch rauschte an den Lieken entlang vor die CHERI ins Wasser.

Die Jungs waren sofort an Deck und zogen das kaputte Tuch unter dem Rumpf durch an Bord. Glücklicherweise verhedderten sich weder Spi noch Schoten unter dem Boot (ein Irrtum, wie sich einige Tage später zeigte). Auch den Spikopf mit dem Fall konnten wir diesmal an den Lieken herunter ziehen. Eine gelungene Aktion. Ein kleiner Spinnaker bleibt uns noch, dann sind wir Spi-los!

Aber erst einmal fahren wir wieder mit ausgebaumter Genua. Immerhin auch zwischen acht und neun Knoten, wir kommen also weiterhin gut voran. Mit der Richtung sind wir auch sehr zufrieden. Wir gehen immer noch davon aus, dass der Ostwind uns zum Schluss schneller auf den 14. Breitengrad bringt.

Gestern haben wir wieder einige große Wale gesehen. Allerdings waren sie ca. 500 Meter entfernt, bliesen ihr Fontänen in die Luft und kümmerten sich nicht um uns. Eben hatten wir den ersten Delfinbesuch. Vier Delfine spielten eine Zeitlang mit unserem Rumpf, ehe sie sich wieder entfernten.

In der Platzierung haben wir uns wieder zwei Plätze nach vorn gearbeitet und werden heute die 1.000ste Seemeile knacken. Ist doch was, oder?

Um 16:15 h setzten wir unseren letzten Spinnaker, den wir aufgrund der unruhigen Fahrt kurz vor Mitternacht aber wieder gegen die Genua tauschten.

Sonnabend, den 28.11.2009

Ein gewöhnlicher Tag, ohne besondere Ereignisse. Um 08:45 h setzten wir erneut unseren Spi, den wir erst am nächsten Morgen um 05:00 h wieder runterholten. Am Tag machten wir schnelle Fahrt, auch wenn der Wind immer noch aus etwas zu nördlicher Richtung kam.

Alle entspannten in der Sonne an Deck, ich saß im Salon und schnippelte Obst für einen

Obstsalat. Dabei machte ich mir Gedanken, worüber ich heute berichten könne.



Ronni kommt vom Deck runter und fragt: „Hans, hast Du schon den Bericht geschrieben“? „Nein, ich mache Obstsalat“. „Dann kannst Du doch einmal etwas über Essen, Obstsalat, Wachplan etc schreiben“. Kaum eine Woche gemeinsame Wache und schon laufen die Gedanken in die gleiche Richtung.

Also, der persönliche Tagesrhythmus wird im Wesentlichen durch den Wachplan bestimmt. Wir sind sieben Personen. Ronni und Hans, Eddi und Ulli und Edgar und Laurent bilden drei Wachteams, Leo ist „stand by“ bei allen Segelmanövern und für die Verpflegung und die Technik verantwortlich. Also der wichtigste Mann an Bord.

Unser Wachrhythmus sieht so aus, dass wir tagsüber drei Wachen à vier Stunden und nachts vier Wachen à drei Stunden gehen. Durch die sieben Wachzeiten innerhalb von 24 Stunden verschiebt sich die Wachzeit täglich um eine Zeitperiode, so dass die unangenehmen Wachen (Hundewache nachts von 1 bis 4 h) wechseln. Der Wachplan ist übrigens für den gesamten Törn im Voraus



erstellt und hängt im Salon neben dem Aufgang. Jeder weiß also zu jeder Zeit, wann er Wache hat und wann er ruhen kann. Es sein denn, ein Segelmanöver erfordert alle Mann an Deck, dann wird auf Ruhe natürlich keine Rücksicht genommen.

Eine besondere Herausforderung ist die Zeitverschiebung. Immerhin durchfahren wir vier Zeitzonen und wir wollen ja nicht die vierstündigen Tagwachen plötzlich in der Dunkelheit ableisten. Dieser Zeitverschiebung begegnen wir dadurch, dass wir am 24.11., am 28.11., am 01.12 und am 05.12. die drei Tagwachen um jeweils 20 Minuten verlängerten. Ursprünglich gingen die Tagwachen von 07.00 bis 19.00 h, dann von 08.00 bis 20.00 h und ab morgen haben wir die Tagwachen von 09.00 bis 21.00 h. Dadurch folgten wir den späteren Sonnenaufgängen. Bordzeit war übrigens während des gesamten Törns UTC.

Sieben Mann zwei bis drei Wochen auf einem Boot – riecht dass nicht bald? Nun, persönliche Hygiene ist jedermanns eigene Sache, unterliegt aber natürlich einem gruppenspezifischen Zwang (natürlich nicht bei uns!) Da die Süßwasserbestände an Bord nur begrenzt zum Duschen und für die Badewanne (Ronni, wo ist die noch?) vorgesehen sind, wird also die Körperhygiene im Wesentlichen mit Salzwasser betrieben und mit Wasser aus der Pütz an Deck geduscht. Anschließen aber kurz mit Süßwasser abgespült. Zähneputzen etc. natürlich auch mit Süßwasser, sonst könnten wir ja gar nicht mehr lachen. Und das gelingt immer noch gut.

Nebenbei, heute fahren wir unseren letzten Spi und es regnet ein wenig. Glückauf und Mast und Schotbruch.

Gegen 11:30 h setzten wir den Spi, der uns gut und schnell durch die Wellen zog.

Sonntag, den 29.11.2009 (1. Advent)

Diese Nacht war hart. Gestern Abend frischte der Wind auf 6 bis 7 WS auf und die See wurde ziemlich kappelig. Offenbar trafen sich zwei Wellenrichtungen und beide Richtungen beeinflussten das Verhalten der CHERI. Kurze Beratung vor Dunkelheit: Sollte der Spi runter und die Genua ausgebaumt werden? Wir kamen einhellig zu der Auffassung, dass die CHERI mit ausgebaumter Genua nicht ruhiger läuft, also blieb der Spi (unser letzter!) oben.

In der Nacht zogen zwei Wetterfronten durch, die Wellen wurden höher und es kamen Böen bis 40 kn, so dass das Steuern echtes Muskeltraining war. Ich glaube, keiner schlief. Die CHERI wurde hin- und hergeworfen und schaukelte so, dass ich mich in meiner Koje festkrallen musste, um nicht heraus zu fallen. Es war stickendheiß im Schiff, weil alle Luken geschlossen bleiben mussten. Der Antritt der Wache von 03:00 bis 06:00 h war direkt eine Erlösung. Die schlimmste Zeit aber hatte wohl die Wache vor uns mit Edgar und Laurent. Aber die CHERI ist ja ein stabiles und geräumiges Schiff, also alles im Griff. Gegen 5:00 h, also zum Ende unserer Wache, löste sich der Niederholer aus dem Spibaum und dieser stieg und war nicht mehr fixiert. Auf diese Weise haben wir bei der ARC 2006 unseren Spibaum an der Want zerbrochen. Das sollte uns dieses Mal nicht passieren. Also ein gellender Ruf durch das Schiff: "Alle raus, Spi bergen". Da keiner schlief, waren alle sofort mit Schwimmweste und Lifebelt an Deck und das inzwischen vielfach geübte Manöver klappte auch bei Dunkelheit gut. Danach erst einmal die Genua raus und Ruhe ins Schiff bekommen, aufklaren etc. Böse Zungen behaupten inzwischen, dass Ronni und ich solche Dinge zum Ende unserer Wache provozieren, um etwas Abwechslung in das sonst so triste Wachleben zu bekommen. Natürlich eine böartige Unterstellung!!

Als wir heute gegen 11:00 h etwas übernachtigt am Frühstückstisch saßen und Ronni das Thema 1. Advent ansprach, kamen nur müde Reaktionen, vielleicht ein paar Gedanken an Daheim, aber keine Adventsstimmung auf.

Der Tag heute ist traumhaft. Eine strahlende Sonne, Wassertemperatur inzwischen nahe 25 Grad, keine Wolke, leider etwas zu wenig Wind, wie soll da an Bord Adventsstimmung aufkommen?



Montag, den 30.11.2009

Eine ruhige, schöne Nacht mit wechselnden Windstärken, aber meist zu geringen. Heute ist es bedeckt und wir haben weiterhin zu geringen Wind für unseren Ehrgeiz. Wir segeln einen Kurs von rd. 250 bis 260 Grad, kommen also langsam in Richtung Süden und überqueren bald den 18. Grad nördlicher Breite. In der Nacht querte uns achtern eine Segelyacht in vielleicht 500 m Entfernung. Mal wieder ein Zeichen, dass es noch andere Segler gibt. Sonst sehen wir weiterhin keine Schiffe.

Heute ganz früh hatten wir Bergfest, also die Hälfte der Strecke hinter uns. Kein Grund zum Feiern.

Leo ist ja Angler und hat uns auf unseren Törns schon häufig mit frisch gefangenem Fisch begeistert. Sein Prachtexemplar, ein Bonito von 154 cm Länge, haben wir 2007 in der Karibik gefangen und schwärmen heute noch davon. Bei einer Atlantiküberquerung, wo es um Zeit und Geschwindigkeit geht, ist Angeln aber ein eher seltenes Ereignis. Die CHERI ist einfach zu schnell und benötigt zu lange, um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Trotzdem, wenn wenig Wind ist, hängt Leo schon einmal seine Angelschnur raus. Ronni mag es eigentlich nicht: "Nee, das hält uns alles auf".

Heute Vormittag, Ronni schlief, lief die Angelschnur fast von alleine aus. Wir fuhren mit ausgebaumter Genua zwischen 8 und 9 kn. Einen kurzen Augenblick später rauschte die

Angelschnur mit hoher Geschwindigkeit aus. Leo sprang sofort hin, drei weitere Augenpaare blickten angespannt ins Meer. Sofort war das Jagdfieber erwacht.

Die Abstimmung per Augen und Kopfnicken genügte, die Genua wurde eingeholt und die Geschwindigkeit verringert. Das blieb Ronni in seiner Koje direkt am Niedergang natürlich nicht verborgen. Schimpfend kam er hoch: „Was ist denn hier los, ist was passiert?“. Schnell erfasste er die Situation, schaute hinter uns ins Meer, wo ein großer Fisch immer wieder einmal an die Oberfläche kam, und holte wortlos aus der Backskiste eine Gaff, einen großen Haken, um Fische an Bord zu ziehen, mit dem er sich ans Heck stellte. Leo kämpfte inzwischen mit dem Fisch. Die Schnur war ungefähr 400 Meter weit ausgelaufen. Eine harte Arbeit, diese Meter wieder einzukurbeln. Hans und Laurent hatten ihre Fotoapparate in der Hand und versuchten, den Kampf im Meer auf die SD-Card zu bannen.

Tunfische kämpfen am Haken sehr stark, werden aber nach einigen Minuten müde und lassen sich gut ein ganzes Stück einholen. Dann bemühen sie sich noch einmal kräftig, vom Haken zu kommen. Am Ende, kurz vor der CHERI, stellte sich der Fisch quer zur Fahrtrichtung. Wir sahen ihn bereits im Wasser, die Fotoapparate und Ronni mit der Gaff, waren schuss- bzw. schlagbereit. Länge 1,30 bis 1,40 Meter, schwer im Wasser zu schätzen, aber genug für 7 Tunfischsteaks. Die letzten Meter kämpfte Leo den Fisch heran, Ronni wollte bereits zuschlagen, da riss die Angelschnur und der Fisch entschwand mit dem Haken in der Tiefe des Atlantiks. Unsere Teller waren plötzlich wieder leer, die Kameralinsen öffneten sich nicht.

Was gab es sonst?

The Weather Forecast sagte seit Tagen konstante 5 WS aus Ost voraus. Diese Windströmung hatten wir leider noch nicht erreicht. Seit zwei Tagen segelten wir eine zu geringe Durchschnittsgeschwindigkeit und hofften auf baldige Besserung.

Nachmittags hatten wir eine Breite erreicht, in der wir das Gefühl hatten, nun sind wir in den beständigen Passatwinden. Auch die

Vorhersagen für unser Gebiet waren eindeutig bei konstanten 5 WS aus Ost. Aber bald schief der Wind beinahe vollständig ein und belebte sich erst gegen Abend wieder etwas.

Um 21:00 h sollte Ronnis und meine Wache beginnen. 10 Minuten vorher stand Ronni bereits am Steuer, da wurde es schwarz und ein tropischer Platzregen prasselte auf uns nieder. Alle blieben im Salon und waren emsig mit wichtigen Dingen beschäftigt, die ein Rauskommen verhinderten. Nur Ronni stand unter der Himmeldusche und schrie: „Ich kann nichts sehen, meine Brille ist beschlagen“. Dabei hatten wir alle am Tag ein „Pütz-Bad“ genommen. Danach begann das Wetter sein Spielchen mit uns und den Vorhersagen.

Dienstag, den 01.12.2009

Der Dezember begann stürmischer, als wir es uns gewünscht hatten.

Die ganze Nacht war es unterschiedlich stark bewölkt. Kurzfristig war immer einmal wieder ein Stückchen klarer Himmel zu sehen. Der Wind wehte heftig mit bis zu 8 WS und kräftigen Böen. Die Wellen waren höher, gut drei bis vier Meter, so dass die CHERI zwar sehr unruhig lief, aber gut beherrschbar blieb. Trotzdem refften wir wieder einmal in einer Nachtaktion



sowohl die Fock, als auch das Großsegel. Die CHERI schoss mit 9 bis 11 kn durch das Wasser, unserem Ziel entgegen. Als Spitzengeschwindigkeit auf der Welle wurde bei Ulli stolze 16,1 kn gemessen, danach folgte Laurent mit 13,9 kn.

So haben wir, trotz eines verbummelten Nachmittags gestern, zum dritten Mal auf diesem Törn ein Etmal von > 200 sm erreicht. Das lässt hoffen.

Heute Vormittag blieb es bedeckt mit weiterhin guten 6 WS und Böen. Leider hatten wir immer noch nicht die ruhigen langen Atlantikwellen. Die Wellen selbst wurden zwar länger, aber das Wasser war mit kreuz und quer treibenden kürzeren Wellen sehr unruhig. Also, alles sah so aus, als wenn das Wetter noch nicht wüsste, was es wollte. Was wir wollten, war klar: segeln und zwar schnell. Mal sehen, wer sich durchsetzt. Wir wissen natürlich auch, der Klügere gibt nach.

Heute Nacht werden wir die 1.000er Marke der noch vor uns liegenden Seemeilen knacken, ab dann nur noch dreistellige Zahlen. Hinter uns liegen bisher 1.750 gesegelte Meilen. Also, gehen wir es an!

Der Nachmittag war ruhig und still auf der CHERI. Immer wieder legte sich einer in seine Koje und schlief. Die letzte Nacht hatte doch etwas geschlaucht. Außerdem war es wieder warm und etwas drückend. Nichts, was zu Aktivitäten anreizte. Eddi hatte ein wenig Magenprobleme. Deshalb waren auf diesem Törn auch schon einige Gymnastikstunden ausgefallen. Ulli hat so manche der letzten Nachtwachen wie ein Baum am Ruder gestanden und Eddi so weit es ging entlastet.



Mittwoch, den 02.12.2009

Die vergangene Nacht war ereignislos. Heller Mondschein, der leider die schönen klaren Sternenhimmel verhinderte. Viele Wolken, etwas Regen, auch heute Morgen regnete es schon wieder. Beim ARC 2006 hatten wir nicht eine Regenminute, diesmal die letzten Tage reichlich. Aber es wird immer wärmer, die See hat inzwischen gut 25 Grad. Heute Morgen haben wir wieder den Spinnaker gesetzt und wollen ihn erst am Sonntagabend wieder reinholen. Die ETA-Wetten gehen von Sonntag 24:00 h bis Montag 00:00 h. Eine sehr kurze Spanne. Schade, eigentlich wollen wir bei Tage einlaufen.

Verpflegung: Wir hatten u.a. eine große Staude grüner, fester Bananen und drei Kisten Mandarinen eingekauft. Von den Bananen befürchteten wir, dass sie erst in St. Lucia reif würden. Aber schon ab Montag wurden sie gelb und schmeckten vorzüglich. Ab Freitag mussten wir Bananen essen wie die Affen, sonst wären sie uns zu weich geworden. Bis Sonntag hatten wir immer frisches Obst, auch für Obstsalat etc. In der ersten Woche hatten wir immer eine Kiste mit Obst, zugedeckt mit einem nassen Handtuch, auf dem Deck stehen. Vor allem während der Nachtwachen wurde gerne zugegriffen. Auch das Gemüse, Tomaten, Kartoffeln, Kohl etc. halten sich bisher gut. Die Grundlage unserer Abendessen bilden die

extra für uns gekochten Dosen mit Seemannsrouladen, Seemannsgulasch etc. aus der schon einmal angesprochenen Vierländer Remise. Geschmacklich und qualitativ hervorragend. Immer wieder ein Genuss auf vielen unserer Törns. Dann natürlich die üblichen Törnrezepte wie: Nudeln, Spagetti, Reis, Kartoffeln etc. Es ist also vieles im Angebot und für Abwechslung wird durch Leo gesorgt. Allerdings, wir haben keine Schokolade und kein Haribo an Bord. Dafür sorgen normalerweise Volker und ich. Volker ist nicht an Bord, ich fand, dass wir einmal drauf verzichten könnten. Kostet immer einmal einen schmerzlichen Gedanken, wird aber akzeptiert. Und Alkohol? Vier Flaschen Weiß- und zwei Flaschen Rotwein. Zwei Weißwein bisher getrunken, davon eine vorgestern zum Bergfest. Die Biervorräte wurden knapp gehalten; was nicht da ist, kann nicht getrunken werden. Cocktails? Gibt es nicht, es ist halt kein Karibiktörn.

Auch gestern wurde unsere Positionsmeldung nicht verarbeitet. Wir schwören aber, wir sind weiterhin (aber inkognito, mit Tarnkappe) gut unterwegs in Richtung St. Lucia. Momentan noch 890,5 sm entfernt. Die Zwischenergebnisse bewerten wir im Moment einmal nicht, alles Tagesgesülze. Wir sind gut drauf, glauben immer noch, dass unser nördlicher Kurs richtig ist und wir zum Ende hin nicht kreuzen müssen und abgerechnet wird sowieso erst zum Schluss! Ronni steht am Ruder, ich muss zur Wache.

Donnerstag, den 03.12.2009

Kurze Filmsequenzen aus der vergangenen Nacht ziehen an meinen müden Augen vorüber.

Die 3. Klappe: Missglücktes Spimanöver

Die 2. Klappe: Laurent, hoch in den Mast

Die 1. Klappe: Ulli, ab ins Wasser

Die 1. Klappe: Ronni, linkes Auge blauu.s.w.

Für alles in dieser Nacht Erlebte, wird dieser Platz nicht reichen.

Dabei hätte es eine so friedliche Nacht sein können. Der Himmel war bedeckt, aber durch den beinahe noch vollen Mond hatten wir gute Sicht. Es war nicht besonders viel Wind und mit dem Spi segelten wir mit 6 bis 8 Knoten ordentlich voran. Am Ende unserer Wache von 01:00 bis 04:00 h hatten wir noch 787 sm zum Ziel.

Ich lag gerade in meiner Koje, als an Deck Unruhe aufkam und die CHERI anfang zu schlingern. Also wieder hoch. Wir hatten uns eine Acht in den Spinnaker gefahren. Das bedeutete, dass das große Segel sich in der Mitte um das Vorstag gedreht hatte, in der Mitte daran befestigt war und ober- und unterhalb jeweils eine kleine Blase bildete. Ein Albtraum für jeden Regattasegler.

Zuerst wurde versucht, durch Ziehen an den Schoten und den Achterholern sowie Backbord- bzw. Steuerbordmanöver den Spi frei zu bekommen. Dann durch Fahren im Kreis. Es half alles nichts, der Spi hatte sich ganz oben mehrfach um die zusammengerollte Genua gewickelt, es tat sich nichts mehr. Beim Lösen des Achterholers aus dem Spibaum hatte Ronni diesen auf den Kopf bekommen, da der Topnant gelöst und nicht gefiert wurde. Er hatte da vorne auch nichts zu suchen. Aber geflucht wie ein Rohrspatz hat er doch. Tagelang hat er ein schönes, dickes blaues Auge. Die Schothörner mit den freien Schoten des Spis flogen uns um die Ohren, dass uns angst und bange wurde. Mehrfach bekamen wir die Schoten und die Schothörner zu packen und versuchten, die Fläche des Spi durch

Zusammenrollen des Segels zu verkleinern. Aber die Macht des Windes packte den Spi immer wieder und riss ihn aus unseren Händen.

Wir beratschlagten, was zu tun sei. Es blieb nur die Möglichkeit, hoch in den Mast zu klettern und das Fall des Spis zu kappen. Ronni und Laurent wollte beide hoch. Da die Sache bei dem starken Wellengang nicht ungefährlich ist, setzte sich Ronni durch. Aber an der zweiten Saling gab er auf und kam wieder runter. Obwohl er doppelt gesichert war, konnte er sich durch die großen Bewegungen des Schiffes nicht mehr am Mast festhalten.

Zur Sicherheit hatten wir die Maschine eingeschaltet, die uns bei den Drehmanövern und bei dem „Im-Wind-Halten“ unterstützte. Edgar am Steuer stellte fest, dass sich etwas in der Schraube festgefahren hatte. Bei den vielen Drehungen und Wendungen war ein Achterholer ins Wasser gefallen und hatte sich in der Schraube verfangen. Nun konnten wir weder die Maschine nutzen noch segeln. Wir trieben also, nicht steuer- aber antriebslos im Atlantik. Nun war guter Rat wirklich teuer und wir waren einen Moment sprachlos. Wenn jetzt wirklich starker Wind aufkommen würde - glücklicherweise war das aber nicht zu erwarten - könnte die Situation kritisch werden.

Laurent bot sich nochmals an, in den Mast zu steigen. Nach Prüfung aller Aspekte, vor allem der Sicherheit und wie er sich am Mast befestigen könnte, um beim Schlingern des Mastes ein Pendeln zu verhindern, stimmten wir zu. Also durch zwei Fallen und Sicherungsgurte gesichert, dieses von Ulli, dem Feuerwehrmann, kontrolliert, ging es hoch. Gebannt starrten wir ihm nach. Vorsichtig ging es von Saling zu Saling. Immer wieder gestoppt, um sich neu fest einzupicken. Die Schwankungen der CHERI in den Wellen sind oben am 24 Meter hohen Mast um ein Vielfaches deutlicher zu spüren. Aber Laurent schaffte es, schnitt oben das Spifall durch und der Spi rutschte ganz gemütlich an der Genua runter ins Wasser. Laurent hielt sogar das oben abgeschnittene Spifall fest und brachte es mit runter. Beifall und Anerkennung, mein Lieber, was war es für ein Gefühl da oben? „Es war ein unangenehmes Gefühl und sehr anstrengend, sich mit beiden Händen und den Beinen festzuhalten. Ich hätte niemals gedacht, dass es oben so sehr schaukeln würde. Vor allem am Top und beim Durchschneiden des Falls mit einer Hand war es nicht leicht“, sagte Laurent, nachdem er wieder schwankenden Schiffsboden unter den Füßen hatte.

Der Spi ließ sich ohne Probleme aus dem Wasser ziehen und so hatten wir um 07:00 h, nach drei Stunden, das eine Problem gelöst. Der Spi hatte das 3-stündige Gedrehe, Gezerre und Gereiße sogar unbeschadet überstanden und zieht uns jetzt wieder voran. Dieser Sturmspinnaker ist eben aus wesentlich stabilerem Tuch als die beiden anderen Spinnaker, die wir auf diesem Törn verloren haben. Er steht auch ruhiger vor dem Schiff und verzeiht leichte Fahrfehler.

Das zweite akute Problem war der festgefahren Propeller. Wir beschlossen, bis zum Hellwerden zu segeln und dann zu tauchen. Gegen 9:00 h wurde es hell und die See war auch gerade einigermaßen ruhig. Ulli bot sich für diesen Gang an. Also alle Segel runter, die CHERI in den Wind gestellt, Ulli mit Seilen im Feuerwehreinbindeknoten gesichert und mit einem scharfen Messer ausgestattet. Nach zehn Tauchgängen hatte er das Tau



durchgeschnitten und ein weiteres Objekt vom Propeller gelöst und mit nach oben gebracht. Es war ein ca. ein Meter langes Stück unseres alten Spinnakers, den wir am 6. Tag unter der CHERI durchziehen mussten. Offenbar hatte sich das Stück irgendwo am Rumpf oder an dem Ruder festgesetzt, war durch die Kreismanöver frei gekommen und hatte sich dann in der drehenden Schraube verfangen. „Es war ein angenehmes Bad und das Wasser so klar, dass ich das Gefühl hatte, kilometerweit sehen zu können. Nur die Bewegungen des Schiffes störten ziemlich und ich musste aufpassen, dass mir das Schiff nicht auf den Kopf klopfte“, sagte Ulli nach dem Auftauchen. Auch dieses Problem war gelöst und wir konnten endlich wieder aufatmen. Insgesamt hatten wir durch diese Manöver natürlich einige Stunden und Meilen verloren und sind an diesem Tag nur 165 sm gesegelt. Der Vorteil, jetzt würden wir am Montag wohl doch erst am Vormittag in der Rodney Bay über die Ziellinie laufen. Ist auch viel schöner (das nennt man: positiv denken!).

Heute knallte die Sonne brennend auf uns herab. Am Ruder war es kaum auszuhalten, daher war ein regelmäßiger Wechsel notwendig. Ronni und ich wechselten uns nachts alle 30 Minuten am Ruder ab, am Tag alle 45 oder 60 Minuten. Dadurch wurde die Zeit nicht so lang und die Sonnenstrahlung ist gerade noch auszuhalten. An Tagen wie heute wünschten wir uns ein Bimini.

Freitag, den 04.12.2009

Der Albtraum eines jeden Berichterstatters: Nichts los auf dem Hof, nicht mal Schwof.

Da hilft dann nur, die Kiste: „Menschen, Tiere, Sensationen“ kurz zu schließen und tief in die Kiste „Seefahrerromantik“, sozusagen: „Die Gitarre und das Meer“ oder „La Paloma“, zu greifen.

Es war anfangs eine sternenklare Nacht, aus der Milchstraße schimmerten Milliarden von Sternen zu uns auf das Deck herab, der Wind spielte sein Lied in den sich leicht blähenden Segeln der SY CHERI. Das Meer rauschte leise unter der CHERI durch und um die CHERI herum, die leicht von den langen Atlantikwellen hoch gehoben und sanft wieder herab gelassen wurde. Nichts konnte dem einsamen Mann am Ruder und dem neben ihm sitzenden Matrosen etwas anhaben. Doch plötzlich! Da, der Mond erschien am Firmament und die Milchstraße und viele, viele Sterne verschwanden von der Himmelsbühne. Nur der Mann am Ruder hielt stur in der nun mondhellen Nacht seinen Kurs. Aber wen interessiert das schon. Romantik, Schnee von gestern (nicht zu verwechseln mit Koks, den haben wir auch nicht!).

Leo hat gestern Abend eine frisch zubereite Weißkohlsuppe vom Feinsten kredenzt. Am Frühstückstisch eben waren wir uns einig. Wir hatten lange nicht mehr so gut geschlafen wie in dieser Nacht. Ronnis Auge blühte wunderschön in allen Farben und wird mit Traumeel behandelt (ohne Traumeel dauert es ganze zwei Wochen, mit Traumeel behandelt, ist es schon in 14 Tagen vorbei).



Der Spinnaker wurde gestern am frühen Abend ganz gemütlich und problemlos reingeholt, er liegt jetzt im Gang und rührt sich nicht. Um 11:00 h, nach dem Frühstück, schlug jedoch wieder sein Stündchen und er war erneut dran.

Nochmals kurz Ernst. Der Wind kommt weiterhin stur von Ost. Wir müssen weiter 240 bis 250 Grad laufen und sind daher südlicher als wir vorhatten. Vermutlich werden wir also um eine Halse nicht herum kommen. Kostet Zeit und Meilen. Aber das stört die Ruhe an einem so schönen Tag nicht. Und nur noch 580 Meilen bis Buffalo bzw. Rodney Bay.

Auch heute brennt die Sonne auf uns herab. Wieder ist, außer dem Rudergänger, kaum einer an Deck. Alle liegen in ihren Kojen oder lungern im Salon herum.



Sonnabend, den 05.12.2009

Der gestrige Nachmittag und der Abend hielten, was der Vormittag versprach. Es war ruhig, sonnig und der Wind kam mit ca. 5 WS auf Ost, alles wie gehabt. Ronni zeigte stolz sein blaues Auge. Die Schwellung ist weitgehend raus, aber die Färbung entwickelt sich. Er sieht so ein bisschen aus wie ein Pirat, weil der Titel Freibeuter schon durch einen anderen Verein belegt ist. Die St. Paulianer würden sich mit aller Macht dagegen verwehren und der Kiez beben, ausgerechnet einen ehemaligen HSV-Präsidenten als Freibeuter zu bezeichnen. So bleibt er unser kleiner Käpt'n Hook.

Am Abend eine kurze Beratung: Spi bleibt oben? O.k., Spi bleibt oben! Am Ende unserer Wache um 22:00 h übergaben wir ein geordnetes Schiff und hofften wieder auf eine ruhige Nacht. Der Wind frischte auf. Da wir nur geringen Wellengang hatten, war es aber kein Problem, sondern brachte uns voran. In der 01:00 h bis 04:00 h Wache von Edgar und Laurent brieste es kräftig auf und heftige Regenschauer prasselten auf die beiden nieder. Laurent stand am Ruder, als sich plötzlich seine Schwimmweste aufblies. Er erschrak natürlich heftig, hielt den Kurs aber einigermaßen konstant. Edgar erzählte, es sah aus, als wenn plötzlich ein kleines Marsmännchen am Ruder stünde. Offenbar war die Weste zu nass geworden oder es war Wasser reingelaufen, so dass der Aufblasmechanismus aktiviert wurde. Natürlich übernahm Edgar sofort das Ruder, damit Laurent sich aus seiner etwas unbequemen Bekleidung befreien konnte.

Als wir um 04:00 h unsere Wache antraten, regnete es weiterhin ziemlich stark. Aber nach einer halben Stunde war der Regen vorbei und die Wolken ließen nach und nach einen freien Blick auf den Himmel zu.

Inzwischen waren wir auf einem Breitengrad, der etwas südlich von St. Lucia liegt. Die von uns immer wieder erhoffte Drehung



des Windes in südliche Richtung schien nicht zu kommen (ist eben eine Segeltörn, kein Wunschkonzert) und so schiften wir heute gegen 10:00 h. D.h., dass wir den Spinnakerbaum von Backbord nach Steuerbord nahmen und damit einen für uns besseren Kurs segeln konnten. Im Moment sieht es gut aus, der jetzt anliegende Kurs von 280 Grad führt uns direkt an die nördliche Spitze von St. Lucia, dort noch herum und ein paar Meilen weiter wartet die Rodney Bay auf uns. Hossa!

Unser drängendstes Problem im Moment sind die gesunkenen Bierbestände. Wir hatten bewusst nur wenige Paletten Bier eingekauft. Diese waren jetzt zur Neige gegangen. Also ein Machtwort unseres Käpt'n Hook. Die restlichen Dosen sollten für den Anlegerschluck nach dem Zieleinlauf aufgehoben werden. Wenn das unser drängendstes Problem bleibt, haben wir noch zwei schöne Tage vor uns. Trotzdem, das wäre Dir mit dem Mount Gay Rumbeständen nie passiert, Volker, oder? Aber fand der fintenreiche Laurent dann im Vorschiff noch zwei Paletten Bier und einige Coladosen. So wurde auch dieses Problem erfolgreich gelöst.

Allzu gern würden wir ja am Montag vor 13:00 UTC über die Ziellinie laufen, damit wir 14 Tage vorne stehen hätten. In 2006 haben wir 15 Tage und fünf Stunden gebraucht. Aber, ich beschreie es jetzt nicht mehr, Schluss, aus, basta!

Ach, Eddi hat gestern einmal wieder eine seiner gefürchteten Gymnastikstunden gegeben. Lautes Gebrüll und Geschrei tönnten über das Deck. Die Berliner Schnauze unseres verehrten Eddi Z. aus B. lässt sich eben nicht verleugnen. Ulli schaute sich alles ruhig an und dachte bestimmt: Kinderkram. Ich hatte Ruhezeit und hütete mich, meine Koje zu verlassen.



Das war der aktuelle Überblick.

Natürlich hofften wir heute auf einen erneuten Sieg des HSV – Hamburg, meine Perle! Leider wurde es wieder nur ein 0 : 0

Langsam kommt die Vorfreude auf das Ende des Törns. Nicht dass er zu lang war oder etwa langweilig, aber es ist wie in einem normalen Urlaub. Wenn das Ende naht, stellt man sich innerlich schon wieder auf die Heimat ein. So soll es ja auch sein.

Sonntag, den 06.12.2009

Während unserer Nachtwache von 02:00 h bis 05:00 h machte Ronni den Generator an, um die Batterien aufzuladen. Wir verbrauchen für unsere Navigationsgeräte, den Eis- und den Kühlschrank und die sonstige Elektronik an Bord eine Menge Elektrizität und müssen dazu unsere Batterien regelmäßig aufladen. Dazu lassen wir zweimal am Tage einen Generator laufen. Der Lärm des Generators ist vor allem in der hinteren Koje, in der Eddi und Ulli schlafen, aber auch in Ronnis Koje, schon laut zu hören und ist ziemlich störend.

Also, kaum hatten wir den Generator angemacht, erschien Eddi mit einem großen Handtuch an Deck, legte sich dort auf eine Matte zum Schlafen und deckte sich mit dem Handtuch zu.

Eine Zeitlang lag er ganz ruhig da und schlief. Dann wurde er irgendwie unruhig, strampelte mit den Beinen und schüttelte an dem Handtuch. Er kam kurz - wie im Halbschlaf - hoch und legte sich wieder hin. Dann schoss er plötzlich hoch, griff an den Füßen unter das Handtuch und warf etwas knapp 20 cm langes ins Wasser. „Ein fliegender Fisch“, schimpfte er. Da war ihm doch wirklich einer dieser uns den ganzen Törn begleitenden fliegenden Fische unter das Handtuch geflogen „Der zappelte ständig zwischen meinen Füßen“. Morgens gehen wir immer einmal kurz über das Deck, um die dort liegenden Fische, die schnell schrecklich stinken, wieder ins Meer zu werfen.

Seit gestern läuft eine andere Yacht in ca. drei sm Entfernung neben uns her. In der Nacht kreuzten sich unsere Kurse. Wir waren ausweichpflichtig und als Eddi für den anderen Segler wohl nicht sichtbar genug reagierte, wurde der Rudergänger nervös und beleuchtete seine Segel. Wir segelten aber in einigem Abstand hinter ihm durch.

Die Nacht war wieder eine der ruhigen Nächte. Der Wind blies ziemlich konstant mit ca. 5 WS aus Ost. Der Spinnaker brachte uns gut voran. Auch mit unserem Kurs waren wir sehr zufrieden. Die Positionsmeldungen der anderen Yachten, die wir eben rein bekommen hatten, zeigten, dass jetzt die entscheidende Phase eingeläutet wurde. Schafften die Yachten es, ohne große Kursänderungen die nördliche Spitze von St. Lucia zu umrunden oder musste noch einige Male gehalst oder gekreuzt werden? Wir werden es sehen.



Nach der neuesten Positionsmeldung sind bis heute Mittag neun Yachten im Ziel. Wir werden zurzeit auf Platz 20 geführt. In der Endabrechnung wären wir mit einem Platz um die 30 herum sehr zufrieden. In unserer Gruppe sind wir Dritter. Das werden wir leider wohl nicht verbessern können, müssen uns sogar nach unten noch kräftig wehren.

Dass heute Nikolaustag ist, haben wir zwar mitbekommen, aber die Schuhe hat keiner rausgestellt. Das war uns aufgrund der nassen letzten Nächte zu riskant. So bleibt die CHERI weiter schokoladenfreie Zone. Wir sehen der letzten Nacht und dem Zieleinlauf morgen Mittag mit Freude entgegen.

Montag, den 07.12.2009

Gegen Abend haben wir noch einmal geschifft, d.h. die Segel auf die andere Schiffseite verlegt, ohne dabei den Kurs groß zu ändern. Damit würden wir nach allen Erkenntnissen die Südspitze von St.



Lucia umrunden können. Die Nacht war relativ ruhig. Wir konnten die Lichter von vier bis fünf andere Yachten in der Ferne sehen. Alle strebten dem Ziel in der Rodney Bay zu. Kurz nach 10:00 h UTC, immer noch unsere Bordzeit und die einzige Zeit, nach der wir uns richteten, wurde es langsam hell und die Sonne ging auf. Der Himmel war bedeckt und es war etwas dunstig. Die Insel St. Lucia sahen wir erst in ca. 15 sm Entfernung. Unser letztes Frühstück während des Törns aßen wir gemeinsam und besprachen noch einmal, was uns erwartete. Wir hatten inzwischen auch unsere Hoffnung aufgegeben, vor dreizehn Uhr und damit am 15. Tag einzulaufen. Unser minimales Ziel, einige Stunden schneller zu sein als 2006, würden wir aber schaffen.



Wir waren noch nicht sicher, ob wir an der Nordspitze den Gennaker hochziehen sollten, um die letzten drei Meilen bis zur Halbinsel Pigeon Island zu segeln. Von dort in die Rodney Bay hinein und über die Ziellinie müssten wir ihn wieder runterholen. Das war zwar spektakulärer, aber für die kurze Strecke nicht wirklich effektiv. Wir wollten abwarten, wie sich die Lage dort stellte, d.h., wie die Windverhältnisse waren und ob die Konkurrenz uns Zeit für dieses Manöver lassen würde. Inzwischen sahen wir sechs Yachten in einiger Entfernung, die uns aber alle bis zum Ziel nicht mehr gefährlich werden würden. An der Nordspitze erlebten wir dann unseren letzten gefährlichen Auftritt. Es war uns klar, dass der Wind hinter der Spitze kräftiger und in Böen kommen würde. Der Gennaker war daher bereits gedanklich gestrichen. Die Böen griffen heftig nach der CHERI und bei den Vorbereitungen für eine letzte Halse passierte es. Das Großsegel war natürlich durch einen Bullenstander gesichert. Dieser führte durch einen stabilen Block an der Reling zu einer Winsch. Bei einer kräftigen Böe wurde der Druck so groß, dass der Block zerbrach und der Baum mit dem Großsegel mit ungeheurer Gewalt auf die andere Seite schlug. Alle waren gerade mit den Vorbereitungen auf eine geordnete Halse beschäftigt. Eddi hatte zum Glück die Großschot bereits ein Stück dichtgeholt, so dass der Baum nicht mehr den ganzen Weg schlagen konnte. Leo saß im Cockpit und sortierte die Leeschot und ich stand an der Genuawinsch. Leo sagte hinterher, er habe nur einen Knall gehört, sei zusammen gezuckt und hätte von dem über ihn fliegenden Baum einen Schlag über den Kopf bekommen. Ich wurde von der Großschot von meinem Platz gefegt, fiel auf die Winsch und wäre beinahe über Bord geworfen worden. Ich fiel vor die Seereling und brauchte einige Sekunden, um zu realisieren, was passiert war, und um meine Glieder kurz zu testen. Alles o.k. Die Großschot hatte mich am Oberarm und am Hals getroffen, aber nichts ernsthaft verletzt. Ein dicker Arm, eine dicke Backe und scherzende Rippen werden mich noch einige Tage an dieses Ereignis erinnern. Leo hat Gott sei Dank auch keine größere Verletzung erlitten, sondern nur den Hals ein wenig gestaucht.

Uns allen saß der Schreck in den Gliedern. Aber es blieb wenig Zeit, über mögliche Folgen nachzudenken. Also alles schnell wieder ordnen und ab nach Pigeon Island. Um den Felsen herum und dann die letzten paar hundert Meter bis zur Ziellinie. Der Wind kam in der Bucht noch weiter von vorn, so dass alle Segel dicht geholt wurden und die CHERI sich wieder für

ein fotogenes Finish mächtig auf die Seite legte. Der bekannte Segelfotograph Tim Wright, der alle einlaufenden Yachten fotografiert, erwartete uns mit seinem Schlauboot und umkreiste uns fotografierend die letzten fünfhundert Meter. Dabei machte er uns darauf aufmerksam, dass die Ziellinie weiter nach Steuerbord verlegt worden war. Wir hatten zwar das Zielschiff gesehen, aber nicht die kleine Boje, die das andere Ende der Ziellinie markierte. Also Segel auf, abfallen und dann noch mit elegantem Schwung am 16. Tag um 14:43:20 h hinein in das Glück. Insgesamt 15 Tage, eine Stunde und 43 Minuten hatten wir benötigt.

Die Anspannung fiel von uns ab, wir waren erleichtert und froh und machten, was wir uns vorgenommen hatten: Erst einmal an die Seite der Bucht fahren, alle Segel runter, Motor an und zwei kühle Biere genießen. Dann einen Sprung in das blaue Wasser. Herrlich frisch und klar. Einer blieb natürlich an Bord und drehte kleine Kreise mit der CHERI, damit wir wieder an Bord konnten.

Nach einer guten Stunde meldeten wir uns beim ARC Berthing an und bekamen unseren Liegeplatz am Steg D 5 zugewiesen. Dort wurden wir bereits von zwei Mitarbeitern der Worldcruising erwartet, die uns gratulierten und einige Formalitäten erklärten. Dann kamen auch vier Mitarbeiter der Rodney Bay mit einem großen Fruchtkorb, einer großen Flasche Sekt und sieben eiskalten Cocktails. Wir lieben es, so empfangen zu werden.



Innerhalb der nächsten Stunde mussten wir uns beim Immigrations Officer, dem Hafenbüro und dem ARC-Büro anmelden. Vor allem die Zeremonie beim Immigrationsbüro brauchte viel Geduld und Nachsicht. Nichts von europäischer Effizienz, alles wieder handgemacht und danach ausgerichtet, möglichst viele Leute zu beschäftigen.

Aber wir sind heil und gesund in St. Lucia angekommen und haben eine schöne und erlebnisreiche Atlantiküberquerung hinter uns. Jetzt liegt noch eine Woche St. Lucia und Martinique vor uns und dann haben die Heimat und der beginnende Weihnachtstrubel uns wieder.



Dienstag, den 08.12.09

Der Tag verging mit dem Aufräumen und dem Säubern der CHERI. Alle Bodenbretter wurden rausgenommen und auf dem Steg geschrubbt. Die letzten Getränkevorräte gesichtet und aus den Bilgen genommen und diese ausgespült, die Toilettenräume gesäubert etc, etc. Es ist ein Haufen Arbeit, die CHERI wieder rauszuputzen, aber mit sieben Mann ist es zu schaffen.



abgerissenen Kopf sauber wieder an. Der zweite Spinnaker war nicht mehr zu reparieren.

Das Vorschiff aus- und aufgeräumt. Die kaputten Spinnaker begutachtet. Einer wurde zusammen gelegt und gleich zum Segelmacher gebracht. Der nähte den



Abends fuhren wir in den Ort und gönnten uns in dem „Big Chef Steakhouse“ ein sehr gutes, aber auch ziemlich teures Steak. Ich hatte inzwischen starke Rippenschmerzen von meinem Sturz auf die Winsch am Vortag und konnte kaum tief durchatmen. Da meine Koje im Gang ziemlich hoch liegt und ich mich dort immer reinziehen musste, bat ich Laurent, mit mir die Koje zu tauschen. Er tat dies gerne. Da Ronni aber an Deck schlief, bot er mir seine Kabine an. Dort lag ich noch besser und konnte die Nacht einigermaßen schlafen. Seither nahm ich täglich zwei Voltaren Resinat und seit Anfang des neuen Jahres spüre ich die Rippen nicht mehr.

Mittwoch, den 09.12.2009

Wir hatten uns vorgenommen, eine Rundfahrt über die Insel zu machen, um diese nicht nur von der Wasserseite aus zu sehen. Am Vorabend hatte Ronni einen Deal mit einem Taxifahrer gemacht, der uns für 250 US-\$ um 9:30 h abholte und versprach, uns zu den schönsten Stellen der Insel zu führen.

St. Lucia ist die zweitgrößte der englischsprachigen Windward Islands und hat eine längsgestreckte Form (43 km lang und 22 km breit). Die Landschaft ist ähnlich wie auf Martinique gebirgig, allerdings nicht ganz so hoch. Der höchste Berg ist der Mt. Gimie mit 951 m.ü.d.M. Als Wahrzeichen der Karibik gelten die beiden zuckerhutförmigen Berge Gros Piton (798 m) und Petit Piton (736 m), die sich im Süden der Insel, bei Soufrière, steil aus dem Meer erheben.

Unsere Tour führte uns die Küstenstraße entlang zur Hauptstadt der Insel, **Castries**. Diese hat einen der größten und sichersten Häfen in der Karibik. Die Stadt selbst soll nicht besonders sehenswert sein, da zwei größere Brände 1927 und 1948 fast die gesamte alte Stadt zerstörten. Wir fuhren daher auf einer Berghöhe um Castries herum und hatten von einem Aussichtspunkt einen wunderbaren Blick auf die Stadt, den Hafen und die Umgebung.



Im Hafen lagen mehrere größere schneeweiße Kreuzfahrtschiffe, um die herum viele kleine gelbe Boote lagen, die die Passagiere an Land brachten. An unserem Aussichtspunkt verkauften einige Händler an Ständen T-Shirts, Kleider und sonstige Souvenirs.

Die Fahrt führte uns ein wenig von der Küste ab durch die Wälder über den Morne Fortune und zurück an die Küste

zur **Marigot Bay** hinab. Die von See her schwer einsehbare und zusätzlich von Palmen geschützte Bucht ist sicher eine der schönsten der Karibik. In dieser Bucht versteckten sich schon im 18. Jahrhundert britische Schiffe vor den Franzosen. Der Hafen ist malerisch, mit bunten Häusern, weißem Sandstrand und vielen Palmen. Es ist allerdings hier - wie auch in der Rodney Bay - nicht zu übersehen, dass in den vergangenen Jahren viele Neubauten entstanden sind und die Natur zunehmend weichen muss. Der Kampf zwischen Tourismus und Natur hat auch die Karibik erreicht.



Unsere Fahrt führte dann von der Hauptstraße weg über Serpentinaen und auf kleineren Straßen über die grünen Hügel und die Wälder ins Inselinnere. Vorbei an Bananenplantagen

streiften wir das westliche Ende des naturgeschützten Regenwaldes und fuhren im Bogen zurück an die Küste. Dort hatten wir dann einen atemberaubenden Blick auf das kleine Städtchen **Soufrière** und die dahinter liegenden beiden Vulkankegel, die **Pitons**. In Soufrière führte uns unser Driver in das wunderbar am Uferhang gelegene Hummingbird Bird Beach Ressort. In der Marigot Bay hatte uns die Inhaberin Prospekte in die Hand gedrückt und ganz reizend von ihrer Hotelanlage geschwärmt. Also genehmigten wir



uns dort eine kleine Zwischenmahlzeit und ein paar Drinks, waren begeistert und eines war klar: Wenn wir in den nächsten Tagen zu den Pitons segeln würden, die auch zu den Weltnaturdenkmälern zählen, würden wir hier wieder Halt machen. Wir reservierten also für den nächsten Abend einen Tisch und klärten auch ab, dass wir von einem Dingi abgeholt werden würden. Nicht weit von Soufrière brachte uns die Straße zu einem Parkplatz „Drive-In-Vulcano“ und den berühmten **Sulphur Springs**. Von hier



konnten wir über kleine Wege zu dem Vulkanfeld gehen, das anzeigt, dass die vulkanische Tätigkeit andauert. Die brodelnde, dampfende und kochende Landschaft mit ihrem strengen Schwefelgeruch gab auch Soufrière den Namen.

Die weitere Fahrt führte uns durch Berge, hochgelegene Regenwälder und Bananenplantagen in die südliche Ebene der Insel. Von dort fuhren wir in einem weiten Bogen durchs Inselinnere zurück in den Norden. Noch einmal an Pigeon Island National Park vorbei und zurück in die Rodney Bay. Eine wunderschöne Tour, die uns einen Einblick in die Schönheit und Vielfalt der Insel gegeben hat.

Abends war große Party in einem Strandhotel in der Rodney Bay, vom ARC organisiert und von den Tourist Board gesponsert. Direkt am Strand wurden zwei große Buffetstände aufgebaut und es gab reichlich Getränke. Alles kostenlos, also hau rein die Sachen. Eine 7-köpfige Steelband spielte und brachte die zwei- bis dreihundert teilnehmenden Segler in beste Stimmung. Vielfach wurden Erfahrungen und Erlebnisse ausgetauscht, es war eine ausgesprochen fröhliche Atmosphäre und das Fest dauerte bis sehr spät in die Nacht.

Donnerstag, den 10.12.2009

Gegen 10:30 h legten wir ab und segelten die Westküste entlang, an Castries und der Marigot Bay vorbei, zu den Pitons. In einer großen Bucht, direkt zwischen den beiden Bergkegeln, machten wir an einer Boje fest. Das Ankern ist in den Buchten zum Schutz des Meeresbodens zumeist verboten. Schon als wir uns der Bucht näherten, kam ein offenes Motorboot auf uns zu und der Einheimische am Ruder bot uns seine Hilfe bei Festmachen an der Boje und für sonstige Hilfsdienste wie Wasser kaufen, Müllentsorgen etc an. Es ist in der Karibik überwiegend so, dass in den Buchten Einheimische mit ihren Booten kommen und ihre Hilfe



gegen ein kleines Trinkgeld anbieten. Sie bewachen auch die Yachten und sind in der Regel sehr zuverlässig. Wir haben diese Hilfe immer angenommen, schließlich leben die Menschen davon. Sam, so hieß er, war wie die meisten sehr gesprächig. Als wir ihm erklärten, dass wir nur ca. 3 Stunden dort bleiben und dann in die nächste Bucht segeln wollten, weil wir dort ja im „Hummingbird“

einen Tisch reserviert hatten, war er sofort bereit, zur verabredeten Zeit dort zu sein. Wir badeten ausgiebig und pflegten der Ruhe und Muße. Als wir wieder ablegten und zu der Bucht von Soufrière fuhren, kam er sofort angedüst und folgte uns in einiger Entfernung. Er besorgte uns eine Boje in der Nähe des Strandes und setzte uns mit seinem Boot auch später an Land. Anschließend fuhr er wieder zur CHERI, setzte sich dort an Deck und bewachte die Yacht. Das war ein gutes Gefühl für uns, denn eine Yacht im Dunkeln unbewacht zu lassen, kann schon zu unliebsamen Überraschungen führen. Zur verabredeten Zeit, drei Stunden später, holte er uns auch wieder ab. Im Hummingbird saßen wir auf einer offenen Terrasse mit Blick auf die Bucht und die Pitons; das Ambiente war sehr

schön. Das Essen war auch ausgezeichnet und nicht zu teuer. Wir hatten auf den am Vortag in der Marigot Bay von der Chefin angebotenen Spezialpreis erinnert und diesen auch ohne lange Diskussion erhalten. Bis Sam uns abholte, tranken wir an der Bar noch einige alk....Getränke bzw. Kaffee und waren in bester Stimmung. Der Wind blies inzwischen kräftig und durch die höheren Wellen hatte Sam Mühe, sein Boot so an den Steg zu bekommen, dass wir unfallfrei einsteigen konnten. Aber alles hat geklappt und keiner ist über Bord gefallen. Gut dass wir uns auf Sam eingelassen hatten und nicht mit unserem Schlauchboot gefahren sind.

Freitag, den 11.12.2009

Am späten Vormittag segelten wir gemütlich zurück zur Rodney Bay Marina. Eigentlich fuhren wir überwiegend unter Motor zurück, da wir den Wind von vorn hatten und nicht mehr auf lange Segelschläge erpicht waren. Abends waren wir noch einmal im Ort und aßen im BUZZ, dem eigentlichen Stammlokal der ARC Organisation. Anschließend gingen wir in die Bar in der Marina, in der wir in den letzten Tagen auch unseren Schlummertrunk genommen hatten. Ein großer Tresen, eine große Veranda und viel Betrieb. Hier trafen wir Segler aus allen Nationen, natürlich auch welche, die uns unterwegs gekreuzt hatten oder mit denen wir um die Plätze gekämpft haben. Überwiegend Engländer und Iren hatten wir um uns, da sowohl Ulli als auch Laurent gleich am ersten Abend mit diesen Kontakt schlossen. Beide erwiesen sich auch als lautstark und trinkfest und standen den Engländern somit nicht nach. Es war eine richtig schöne Atmosphäre.

Sonnabend, den 12.12.2009

An diesem Tag mussten wir nach Martinique segeln, da uns unser Flugzeug am nächsten Tag nach Paris bringen sollte. Also eigentlich früh aufstehen, im Immigration-Office und in Hafengebäude ausklariert und bei dem ARC Office hinterlassen, dass die CHERI mit teilweise neuer Besatzung zurückkommt, um an der Schlussfeier teilzunehmen. Aber der Vorabend hatte seine Spuren hinterlassen. Es wurde etwas später mit dem Frühstück und so legten wir erst kurz nach 11:00 h ab. Es war eine ziemlich stürmische Überfahrt mit WS zwischen sieben und acht, heftigen Böen und ziemlichen hohen Wellen. Auch hier machte sich der Düseneffekt zwischen den Inseln St. Lucia und Martinique unangenehm bemerkbar und bewirkte, dass die CHERI ziemliche Schräglage hatte. Außerdem regnete es immer wieder kräftig. Laurent war von der Nacht noch so bedient, dass er die ganze Zeit nicht zu gebrauchen war und in der Koje oder im Salon herumlag. Abend gingen wir in einer kleinen Bucht bei Ste-Luce vor Anker. Es blieb sehr windig und auch nachts zogen kräftige Regenschauer durch. Ronni und Leo schliefen trotzdem an Deck, so dass ich weiterhin Ronnis Koje benutzen konnte. Das tat meinen Rippen gut.

Sonntag, den 13.12.2009

Wir brachen ziemlich früh zu unserem letzten Trip auf. Erst noch in den Hafen, um zu tanken und uns zu erkundigen, wo wir uns einklarieren müssen. Das müsse in Fort-de-France erfolgen, wurde uns im Zollbüro erklärt. Also ab in die Bucht von Fort-de-France. Wir legten in der kleinen Marina von Trois Ilets an. Hier hatten wir auch vor drei Jahren festgemacht. Ein kleiner, netter Ort mit einer direkten Fährverbindung zur, auf der gegenüber liegenden Seite der Bucht liegenden Hauptstadt von Martinique, Fort-de-France. Leo und Laurent machten sich gleich mit der Fähre auf den Weg dorthin, um einzuklarieren und zu klären, wie es mit dem Anmelden des Crewwechsels ist. Nach über drei Stunden kamen sie mit einem dicken Hals zurück. In Fort-de-France wurden sie von einer Behörde zur nächsten geschickt.

Schließlich erreichten sie, was sie wollten. Wir hatten inzwischen wieder einmal Klar-Schiff gemacht, unsere Sachen gepackt und alles sauber aufgeräumt, damit die neue Crew ein ordentliches Schiff übernehmen konnte. Ich ging noch einmal in den Ort und kaufte mir in einer Galerie ein karibisch fröhliches Gemälde und einige Drucke als Andenken.

Gegen 19:00 h fuhren wir, Ronni, Eddi, Edgar, Hans und Ulli mit einem Taxi zum Flughafen. Unser Rückflug über Paris nach Hamburg bzw. Berlin klappte gut. Leo und Laurent blieben zurück. Laurent wollte noch eine Woche an Bord bleiben und dann zurück in die Schweiz fliegen. Leo erwartete am nächsten Tag seine Frau und bleibt vermutlich bis zum Frühjahr auf der CHERI.

