



Die alte Gatsby

**Eine dramatische Actionkomödie in 22 Akten und
3335 Seemeilen**

Christoph Engelbrecht
Verantwortlicher Autor und Chronist

DIE ALTE GATSBY

Eine dramatische Actionkomödie in 22 Akten und 3335 Seemeilen

Handelnde Personen:

Ronny der Skipper: „...da fällt mir einer ein“ meist nicht jugendfrei

Elias der Stellvertreter: es gibt nichts Menschlicheres als die Technik

Sophie: „... hey Leute!“

Ingo der Röstlieferant: „ist das nicht schön?“ immer gut drauf

Peter: Sophie's Autopilot, belastbar bis auf das nackte Fleisch

Jana, die Tramperin: „krass, crazy, geil“

Hugo, der Tramper: „wer kniffelt mit mir?“

Christoph: der Sommelier, Beobachter und Autor

Weitere Teilnehmer: ca. 210 Boote im Rahmen der ARC Rally in die Karibik
(www.worldcruising.com)



Von links: Christoph, Hugo, Ronny, Jana, Sophie, Elias, Peter, Ingo

Orte der Handlung: Las Palmas de Gran Canaria über Mindelo der Kapverden, nach St. Lucia und ein Boot namens Gatsby, dessen Planken und alles drum herum und innen drin, eher den „Pirates of the Caribbean“, als dem Status eines gut gewarteten Boots entsprach.

Wir schreiben das Jahr 2016.

16.-18. November 2016

Elias und Sophie hatten zusammen mit dem Eigner das Schiff von der Ostsee mit wechselnder Besatzung bis nach Las Palmas überführt. Ronny war in Portugal zugestiegen. Der Eigner und seine Frau hatten in Las Palmas das Schiff verlassen, um in die Karibik zu fliegen (honi soit qui mal y pense). Ingo, Peter und ich sind am 17. 11. dazu gestoßen. Das Schiff war schon fast vollständig verproviantiert, nur das „junge Gemüse“ kam noch hinzu, in mehrfacher Version.



Jana und Hugo, die bereits von Portugal bis Las Palmas als tätige Tramper an Bord waren, hatten sich um die weitere Passage in die Karibik bemüht. Ein Paar, wie man es sich harmonischer nicht vorstellen könnte, außerdem hübsch anzusehen (wichtig für die alten Knacker an Bord). Nach gemeinsamer Beratung hatten wir der Mitnahme gerne zugestimmt.

Ronny ließ sich im Bootsmannstuhl an die Spitze des Masts hieven und kontrollierte den Zustand. Zum Glück hatte man ihn wieder heruntergelassen, was für Sophie nicht selbstverständlich war, aber dazu später.

Jana schneidet Hugo den Bart, es sah aber so aus, als würde er vor der Abfahrt noch entlaust werden.

Die Tage vor unserer Ankunft waren so mit Reparaturen angefüllt, dass die Crew keine Zeit gefunden hatte, die schöne Stadt Las Palmas zu besichtigen. Nur Peter und ich machten sich auf den lohnenswerten Weg.

Am 17. 11. wurde probeweise gesegelt und es gab eine Sicherheitsbelehrung durch Ronny. Am 18. wurde getankt. Der bordeigene Tank wurde als zu klein beurteilt, um gegebenenfalls eine Flaute durchzustehen, aber auch weil die Elektrik fehlerhaft war, und der Motor mindestens 6 h am Tag laufen musste, um die Batterien zu laden. Segeln kann dadurch ganz schön laut werden. Doch auch dazu später mehr. Also wurden 10 zusätzliche Kanister à 22 Liter Diesel am Heck der Gatsby gebunkert, was das Schiff nicht schöner machte.



Außerdem wurde reichlich frisches Gemüse in der Markthalle von Las Palmas eingekauft, und später angeliefert. Beim Verstauen hätten wir besser alles vorher gewaschen und getrocknet, es hält dann besser, und man hat kein Ungeziefer an Bord- was wir zum Glück auch so nicht hatten.

Am Abend gab es einen großen Empfang für alle Teilnehmer an der ARC Rally im Club Nautico mit Tapas, Bier und Tanz.

Samstag 19.11. 2016

Letzter Tag im Hafen! Sophie, die Emsige, hatte uns ausklariert, Ronny und Elias hatten die letzten Wetterprognosen und Routenbeschreibungen abgeholt, während der Rest der

Mannschaft fleißig gechillt hatte. Dies hatte auch zu meiner Annahme geführt, dass das Chillen auf hoher See fortgesetzt werden könnte, ich einer langweilig-gemütlichen Überfahrt entgegensehen könnte und ich hatte mir noch vier Bücher zusätzlich auf meinen E-Reader geladen.

Die Vorräte an Bier waren knapp ausreichend bemessen, Wein war für den Sommelier ein Desaster, was Qualität und Menge anging. Es drohte ein Leben wie in einer Entzugsanstalt.



Elias verletzte sich an einer Türe der Hafenduschen am Kopf und musste vor dem Abendessen in der Klinik genäht werden.

Am Abend hatte Ronny zum Captainsdinner eingeladen. Eine wunderbare, versteckte Tapasbar, wir saßen auf der Straße, der gute Wein floss reichlich. Es war warm, gemütlich und der Boden unter uns war noch fest.



Alles sollte sich ändern.

1.Tag, Sonntag 20.11.2016

Frühes Duschen, dann Füllen der Wassertanks, bis diese überliefen. Peter hatte mit viel Geduld diese Arbeit übernommen. Wie sich auf hoher See und erst nach Mindelo herausstellte, liefen die Tanks über, ohne voll zu sein. Das hatte zur Folge, dass es später nur noch Salzwasser-Abwasch gab, und keine Chance auf eine Süßwasserdusche.

Das Schiff wurde nochmals saubergemacht. Um 11:30 Uhr, die Nachbarboote hatten schon abgelegt, wurden die Fender reingeholt und verstaut. Wir sind dann unter Motor ausgelaufen und haben die Segel in der Bucht vor dem Hafen gesetzt.

Unsere Startzeit für die Rally war auf 13:00 Uhr angesetzt. Das gab uns die Möglichkeit, noch einige Male in der Bucht, es wurde immer enger, zu wenden und zu halsen. Die Genua war nur teilweise ausgerollt, der Gennaker vorbereitet.

Es gelang uns kurz nach dem Startschuss die Startlinie zu überqueren. Die ganze Crew war natürlich vorschriftsgemäß mit Schwimmwesten an Deck. Die Rally hatte begonnen. Hinter und neben uns ein wunderbares Bild.



Um 15:00 Uhr gab es Ronny's Kohlsuppe mit reichlich Speck. Mit dem großen Spinnacker wurde bis ca. 22:00 Uhr gesegelt, dann schief der Wind ein und bis morgens ohne Segel motort.

Ronny hatte einen Plan für die Wachen ausgearbeitet. Die Wachen gingen wie folgt:

21:00-24:00, 24:00-3:00, 3:00-6:00, 6:00-9:00, 9:00-13:00, 13:00-17:00 und 17:00-21:00.

Die Zusammensetzung blieb trotz Protests von Sophie immer gleich:

Ronny + Elias(+Hugo), Sophie + Peter, Ingo + ich(+Jana).

2. Tag, Montag der 21.11.

Gegen 10:30 Uhr frischte der Wind auf und der Gennaker konnte, zu unserer großen Freude, gesetzt werden. Es war viel die Rede vom Wind und blasen (Achtung, Ronnys Witze kamen oft sehr flach: Füße hoch). Ab 12:00 Uhr hatten wir Windstärke 3 aus NNW und wir liefen ideale 6-8 Knoten, Kurs 260-270°. Im Gesamtfeld nahmen wir einen der vorderen Plätze ein.

Durch die Krängung des Boots schwappte überraschend Wasser aus der Bilge in die Küche. 4 Mann saugten und pumpten das Wasser, das vermutlich aus dem undichten Wassertank 6 stammte, ab. Danach gab es die am 2. Tag noch besser schmeckende Krautsuppe mit noch mehr Speck (einen dritten Tag als denkbare Steigerung sollte es zum Glück nicht geben).



In der Nacht hörten wir Delphine, die das Boot begleiteten. Es waren nur ihre Plankton-Leuchtsuren im dunklen Wasser zu sehen, wie auch jede Welle und das Boot selbst eine beeindruckende Leuchtsur hinterließ.

Der Himmel war sternenklar, die Milchstraße gut zu erkennen, Wind 15-20 kn.

3. Tag, Dienstag 22.11.16

Im Laufe des Vormittags kam der Regen, und um 9:00 Uhr riss die Genua 1 an mehreren Stellen und sollte durch die Genua 3 ersetzt werden. Beim Einholen riss sie auch noch an anderen Nähten, und bei genauerem Hinschauen wurde klar, warum der Eigner diesen Fetzen Stoff beim Probesekeln und bei der Überführung nie hervorgeholt hatte, es war eine Antiquität, aus der man bestenfalls noch Seglertaschen hätte machen können. Wir verloren Segelfläche, jetzt nur noch 140m², und damit einen seglerischen Vorteil gegenüber der Konkurrenz. Immerhin sind wir auf Platz 4 unserer Gruppe und haben einen ehrgeizigen Skipper und eine ebenso ehrgeizige Sophie.

Die Nacht war durchgehend windig und mit starker Dünung von 4 Uhr achtern. Um Kurs zu halten, mussten die Segel umgesetzt werden.

Zunehmend große Sorgen machte uns die Stromversorgung. Die Ladespannung für die Batterien war so schwach, dass der Motor alle paar Stunden für eine Stunde laufen musste. Offensichtlich stimmte etwas nicht mit der Elektroinstallation, und die Kalkulation zeigte, dass es mit dem Dieselvorrat bedenklich aussah, insbesondere, falls wir noch eine Flaute zu bewältigen hätten. Elias und Ronny versuchten, mit dem Spannungsmesser dem Fehler auf die Spur zu kommen, aber wie so vieles, war auch dieser defekt.

4. Tag, Mittwoch 23.11.2016



Die Stimmung war besser als das Boot, nämlich top! Die kaputte Genua lag wie ein toter Fisch längsseits an Deck und ärgerte.

Hurra, wir sind auf Platz 2, und Ronny sang besondere Lieder auf deren Wiedergabe hier aus rechtlichen Gründen (Jugendschutz) verzichtet werden muss.

Elias und Ingo kümmerten sich intensiv um die Elektroanlage. Sie maßen alle Batterien einzeln durch, ebenso die Lichtmaschine, die Leitungen, zeichneten Schemata, verstanden den Aufbau nicht wirklich (er war wohl auch nicht zu verstehen, Elias war immerhin promovierter Luft- und Raumfahrtingenieur, und Ingo seit neuestem professioneller Bootsinstandsetzer am Zürichsee). Nachdem alle Stromverbraucher einzeln abgeschaltet wurden, war die Situation etwas besser.

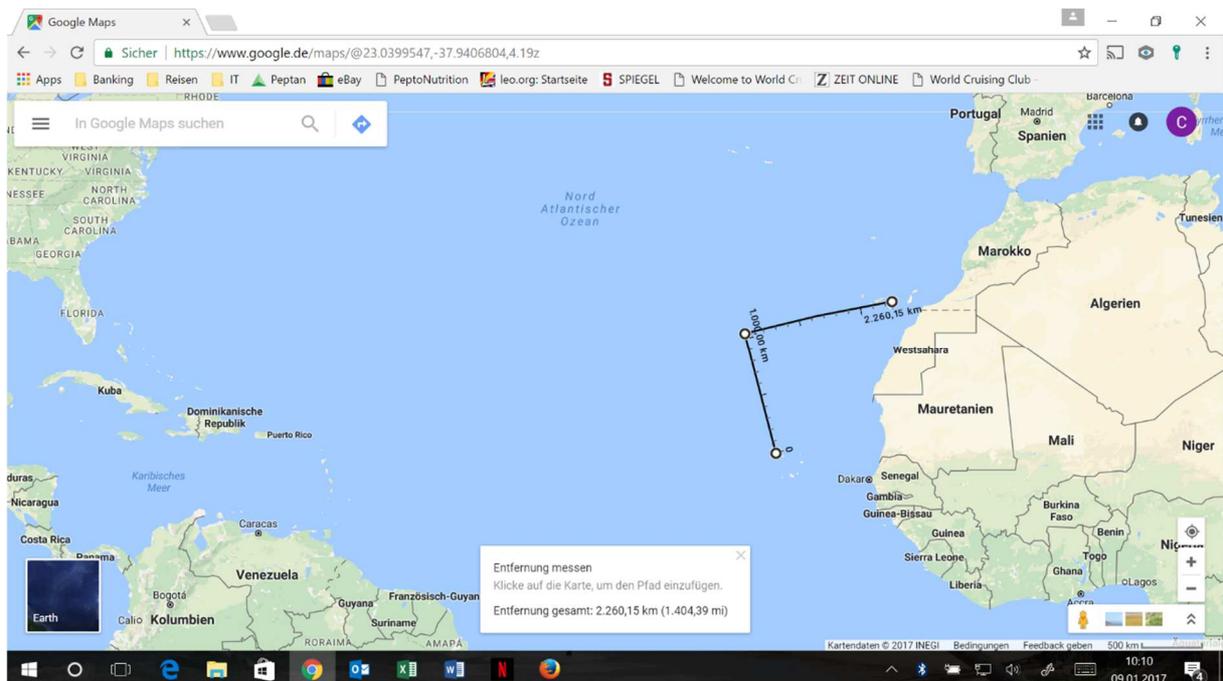
5. Tag, Donnerstag 24.11.2017

Schmetterlingsfahrt mit 15-20 kn achterlichem Wind. Es ging gut vorwärts, wir waren auf Platz 1 unserer Gruppe und auf Platz 4 in der Gesamtwertung. Kurz nach 13:00 Uhr ein Knall, Ingo stand am Steuer, bzw. lag fast am Boden, denn die Ruderanlage war gebrochen und reagierte nicht mehr. Das Boot war im Schmetterling, wie ein Schmetterling im Sturm, nicht mehr zu steuern. Zum Glück wusste Elias, der auch an Deck war, sofort: „Autopilot einschalten!“ Der hielt uns erstmal auf Kurs.

Es gab eine gemeinsame Beratung und folgende Optionen wurden erörtert:

1. Mit Autopilot weiter nach St. Lucia, allerdings mit dem Risiko, dass wir noch mehr Strom, d.h. Diesel brauchen und in einer möglichen Flaute verhungern müssten. Es standen uns noch ca. 10 Tage bevor. Ein weiteres Risiko sollte sich erst später zeigen, nämlich der Ausfall des Autopilots.
2. Zurück nach Gran Canaria: nicht wirklich eine Option, da wir gegen den Wind ansegheln müssten und uns dies mindestens zwei Wochen kosten würde.
3. Mit dem Autopiloten zu den Kapverden ausweichen, und dort die Ruderanlage reparieren lassen. Zu den Kapverden würden wir ca. vier Tage brauchen.
4. Der, per Satellitentelefon vom Eigner gegebene Rat, die Ruderanlage auf hoher See selbst zu reparieren wurde als naiver Blödsinn schon mangels geeigneten Werkzeugs und Ersatzteilen ärgerlich verworfen.

Die Entscheidung fiel für die Kapverden im Süden. Der Kurs wurde geändert und ab ging es mit dem Autopiloten in den Süden.



Durch die Anspannung waren alle so müde, dass der Schichtplan für diese Nacht aufgegeben wurde und man schlief oder wachte, je nach eigener Verfassung. Alle behielten die Nerven, aber jeder machte sich so seine Gedanken, wie es ab den Kapverden weitergehen sollte.

6. Tag, Freitag 25.11.2017

Einige hatten sich in der Nacht, trotz strömenden Regens, sehr für die Wache eingesetzt.

Im Laufe des Tages klarte das Wetter auf und wir hatten das Bedürfnis, ein geschöpftes Salzwasserbad an Deck zu nehmen, wobei ich als Sommelier, zuständig für das Nass, die Ehre (und das Vergnügen) hatte, Jungs und Mädchen nass machen zu dürfen. Die Pütz war in einem ähnlichen Zustand wie die Genua1, alt, dreckig und klebrig. Aber für diesen Zweck gab es keine Alternative, und eine Außendusche gab es auch nicht (wen wundert es?).



Inzwischen hatten unsere jungen Belgier, Jana und Hugo, das Kommando in der Küche übernommen. Belgien ist ja bekannt für seine Gastronomie. Dort macht man aus allem, was fliegt, schwimmt oder 4 Beine hat ein leckeres Essen. Nur der Küchentisch blieb verschont, er war festgeschraubt.

Ronny durfte allerdings morgens sein vorzügliches Omelett machen, es beruhigte seine Nerven, zumindest wenn es ihm nicht flüssig, wegen des rauen Seegangs, über die Füße lief. Sein Ton war der Situation angemessen, rau, mit hohen Wellen und tiefen Tälern. In der Küche konnte Ronny fluchen wie ein Brunnenputzer, aber danach klang er wieder lammfromm.

Jana kämpft mit dem Seegang und dem Abwasch

Die Untersuchung des Schadens an der Ruderanlage ergab, dass das Drahtseil vermutlich an einer Umlenkrolle durchgeschauert und letztlich gerissen war. Ein Folgeschaden eines vorrausgegangenen Sandbankmanövers des Eigners? Keine Chance zur Reparatur auf hoher See.

7. Tag, Samstag 26.11.2017

Tags: grau + Regen. Nachts: schwarz + Regen wie unter 2 Duschen gleichzeitig. Alle waren unter Deck, der Mast war so schlecht abgedichtet, dass man auch unter Deck ordentlich nass wurde; der Autopilot arbeitete zuverlässig. Die Stimmung war weiter heiter bis besorgt. Es gab Erwägungen, auf den Kapverden abzubrechen. Auch der oft laufende Motor war ärgerlich, aber nicht zu vermeiden.

8. Tag, Sonntag 27.11.2017

Endlich wieder Sonne, von morgens bis abends. Wir waren alle mit viel Sonnencreme an Deck. Super Stimmung. Wir sahen zahlreiche fliegende Fische und etwas Glattes, das aussah wie ein Walrücken. Ein ebenfalls havariertes Engländer, der keine funktionierende Lichtmaschine mehr hatte, lief ständig unter Motor in unserer Nähe.

Ab 16:00 Uhr sahen wir Land. Ronny rief: „Land in Sicht, der Seemann spürt... (Rest ist zensiert)“. Wir näherten uns dem Archipel der Kapverden. Unser Ziel war die Insel Sao Vicente mit Mindelo, der einzigen Marina der Kapverden. Gegen 2:30 Uhr in der Nacht, wir

waren alle an Deck, erreichten wir den Hafen, wobei Hugos App auf dem Handy zum Steuern sehr hilfreich war.

Um 3 Uhr legten wir an der Tankstelle des Hafens an. Es war warm, wir waren alle entspannt und stolz auf unseren Skipper, der dieses Manöver nur mit der Notpinne gemeistert hatte. Vermutlich spricht man auf den Kapverden noch heute davon.

Der erste Teil der Reise war zu Ende, wir tranken Rotwein, und Ingo spendierte wunderbar duftende Zigarren.

9. Tag, Montag 28.11.2016

Ronny und Elias organisierten den ortsansässigen Schrauber, der zwar Deutscher war, aber nicht unbedingt auf uns gewartet hatte. Es lagen schätzungsweise weitere 10-15 Boot der ARC-Rally mit den unterschiedlichsten Problemen im Hafen, so dass wir erst um 15:00 Uhr dran kamen.



Die Marina Bar von Mindelo

Zeit genug um die schwimmende Marina Bar, die in den nächsten drei Tagen unser Wohnzimmer mit Wifi werden sollte, zu entdecken. Die Preise waren sensationell günstig, die Bedienungen waren sensationell gelassen und das Frühstück und das Bier der Kapverden sensationell gut.

Inzwischen hatte sich in der Crew die eindeutige Meinung gebildet, dass wir mit diesem Boot so nicht weitersegeln wollten. Eine gemeinsame Diskussion hat dann ergeben, dass wir darauf bestehen, dass:

1. die Steueranlage repariert werden muss,
2. die Probleme mit der Elektrik so behoben werden müssen, dass der Dieselvorrat auf jeden Fall für die Überfahrt ausreichen würde, auch im Fall einer Flaute von mehreren Tagen. Wenn irgendwie möglich, sollte eine Redundanz durch ein Solarpanel oder ein Windgenerator geschaffen werden und
3. die Wassertanks absolut gefüllt würden, was in Las Palmas durch die fehlerhafte Entlüftung nicht geschehen war.

Wir waren eigentlich nicht sehr optimistisch, dass dies alles gelingen würde und alle planten schon mal Alternativen.

Am Abend hatten wir ein gutes Abendessen in Café Royal mit Livemusik. Dabei wurde Hugo durch das zur Straße offene Fenster hindurch die ihm wertvolle Kappe vom Stuhl geklaut. Übrigens war das der einzige Übergriff auf der ganzen Reise.

10. Tag, Dienstag 29.11.2016

Elias und Ingo kümmerten sich um die Reparaturen. Man fand sie abwechselnd in der Backskiste, am Schaltschrank, an den Batterien, im Motorraum oder überall da, wo sonst keiner gerne sein wollte. Gelegentlich kamen sie zur Berichterstattung (und auf ein Bier) in die Marina Bar. Allen voran verschwanden Sophie und Ronny hinter ihren Hightech-Kästchen (eine weitere Gemeinsamkeit der Beiden) und kommunizierten mit Gott und der Welt.



Elias sichtet das Werkzeug

Sophie und ich erkundeten Mindelo, ein kleines Städtchen, das seine Blüte als Kohleumschlagsplatz zur Zeit der Dampfschiffahrt hatte. Wir waren im kreolischen Teil Afrikas und hätten Lust gehabt, mehr dieses Archipels zu sehen. Mindelo ist nicht besonders hübsch aber auch nicht hässlich. Es erinnert mit seinem Tafelberg im Hintergrund an Kapstadt, wie es vor 200 Jahren ausgesehen haben könnte.



Mindelo, mit der einzigen Marina der Kapverden

Das gerissene Drahtseil und die für den Schaden vermutlich ursächliche, verbogene Umlenkrolle waren ausgebaut und wurden wieder neu gerichtet. Dabei wurde festgestellt, dass der Zahnkranz, der direkt hinter dem Ruder saß, und über den die Ruderanlage gesteuert wird ebenfalls defekt war. Ihm fehlte ein Zahn und andere Zähne waren z.T. deutlich reduziert. Es war nur eine Frage der Zeit bis auch dies zu Bruch gehen würden. Sophie, die das Logbuch von Anfang an mit großer Sorgfalt führte, notierte auch dies.

In der Zwischenzeit war das Vertrauen der Mannschaft in das Boot wieder gewachsen. Man sah, dass doch viele der Baustellen soweit behoben werden konnten, dass das Risiko des Weitersegelns eingegangen werden könnte. Es gab eine gemeinsame Entscheidung, dass alle an Bord bleiben, und wir gemeinsam den Atlantik überqueren würden.

Ronny blies zum Einkauf frischer Lebensmittel, was sich später als Problem herausstellte, denn es gab trotz dieses wunderbaren Klimas nur sehr wenig haltbares Obst und Gemüse auf dem Markt.



Ein Einheimischer, der uns die Einkäufe zum Boot schleppte riet uns, was sich aber als irreführend herausstellte, auf den nächsten Morgen zu warten, dann kämen die Boote mit frischer Ware von den Nachbarinseln. Jana und Hugo, die sich in unsere Herzen und Mägen eingenistet hatten, suchten intensiv nach haltbarem, frischem Grünzeug.

Elias und Ingo hatten sich in der Zwischenzeit nochmals intensiv mit der Elektrik beschäftigt, hatten von einem Nachboot ein taugliches Messgerät ausgeliehen, eine Trenndiode beschafft, um die Starterbatterie und die Verbrauchsbatterien zu trennen, was, wie wir später merkten, doch nicht vollständig gelungen war (Risiko!). Eine motorunabhängige Versorgung der Batterien war auf der Insel allerdings nicht zu beschaffen. Wir kamen aber auf die Idee, notfalls die Ankerbatterie als Starterbatterie zu verwenden, falls diese sterben sollte. Nach kurzer Diskussion waren wir uns einig, dass wir die Reise fortsetzen würden.

Des Sängers Höflichkeit lässt die kurze aber intensive Hahnenkampfdiskussion zwischen dem führungsgewohnten Skipper und dem autoritätsempfindlichen Küken aus, alle Teilnehmer erinnern sich auch so.

Ein gemeinsames Abendessen in der Marina Bar versöhnte uns mit allem, was irgendwie belastend gewesen war, und wir freuten uns auf den nächsten Tag, an dem wir gegen Mittag, nach den letzten Reparaturen, ablegen würden.

11. Tag, Mittwoch 30.11.2017

3. Omelettfrühstück in der Marina Bar. Das Tanken ergab einen Durchschnittsverbrauch von knapp 3 l pro Maschinenstunde. Die Wassertanks wurden wieder gefüllt und letzte Handgriffe an der Steuerungsanlage getätigt. Eine neue, wenngleich zu leichte Pütz, wurde installiert, die Alte war im Begriff der Auflösung und färbte alles schwarz.

Um 16:15 Uhr Leinen los! Im Hafenbecken wurde die Steuerung intensiv getestet und hielt. Das Großsegel und die Genua 3 brachten uns auf die offene See. Vorbei an den Inseln der Kapverden, die heuer ihrem Namen alle Ehre machten und im Abendlicht grün waren als wären wir in Irland. Eine gekühlter Flasche Cava machte die Runde, dann ging es in die

Nacht. Hugo machte uns wunderbare, von Ingo aus der Migros mittels Übergepäck reichlich mitgebrachter Rösti, ein strammes Abendessen, und Peter- glücklich mal wieder ein funktionierendes Steuer zwischen den Händen haben zu dürfen- stand da wie ein alter Seebär mit neuem Hut. Alle waren erleichtert, dass es doch wieder weiter ging.



Nach dem endgültigen Ablegen von Mindelo gab es einen Cava mit Opfer an Poseidon

Um 23:00 Uhr schlief der Wind ein und die Nacht gehörte dem Motor.

12. Tag, Donnerstag 1.12.2016

Ein herrlich blauer Flaudentag. Der Motor nervte laut und zuverlässig. Literweise Sonnencreme. Jeder suchte den Schatten des Großsegels. Gelegentlich fliehende fliegende Fische, jagende Seevögel (der Einfachheit halber nannten wir sie Möven), vielleicht sogar der Rücken eines Wals (Ronny war sich sicher). Da Flaute, stoppten wir das Boot und hatten eine halbe Stunde Badeurlaub im herrlich warmen Pazifikwasser. Keine besonderen Vorkommnisse.

13.Tag, Freitag 2.12.2016

In den frühen Morgenstunden konnte der Motor gestoppt werden, und wir genossen das Segeln bei ordentlichem Wind und 7 kn. Nach dem Frühstück wurde der große Spinnacker gesetzt, und wir rauschten bei 9 kn durch die See, begierig, wenigstens etwas von der verlorenen Zeit aufzuholen. Keine besonderen Vorkommnisse.

14. Tag, Samstag 3.12.2016

Mit ausgebaumter Genua unterwegs wie ein Schmetterling. Schönes Wetter. Keine Besonderheiten, den Technikern an Bord wurde fast langweilig.

15. Tag, Sonntag 4.12.2016

Der Tag (2. Advent, aber wir haben den Adventskranz vergessen) begann mit frischen Semmeln, made by Elias, und weckte sonntägliche Heimatgefühle.

Das mit der Langeweile für die Techniker an Bord hätte ich nicht sagen sollen. In der Nacht gab der Autopilot seinen Geist auf, wirklich gewundert hat sich niemand mehr. Nach dem Frühstück suchten Elias und Ingo wieder ihre vertraute Backskiste auf und tauchten ab. Der Bolzen, auf dem der Autopilot saß, war gebrochen.



Ein Ersatzteil war nirgends zu finden. Nach langem Suchen wurde eine Gewindestange entdeckt, die passte. Wieder stundenlanges Basteln, und die Beiden hatten das Problem notdürftig gelöst. Natürlich hat eine Gewindestange bei weitem nicht die selbe Festigkeit wie ein Bolzen aber zur gelegentlichen Benutzung, Ronny liebte den Autopilot, sollte es reichen. Allerdings konnte der Nullpunkt des Autopiloten noch nicht eingestellt werden, dieser Passus fehlte in der Beschreibung. Einige Telefonate mit dem Satellitentelefon zum Eigner und dessen Bemühen am nächsten Tag, brachten die notwendigen Informationen.

Während eines Manövers riss sich Peter an den Händen und am Bein durch ein schnell laufendes Tau die Haut z.T. bis auf das Fleisch auf. Er wurde von Ingo gut verarztet, musste den Schock aber erstmal wegschlafen.

Während der 21:00 Uhr Schicht wurde der Spinnacker geborgen. Das Manöver lief etwas chaotisch ab, insbesondere, da Peter noch gar nicht an Deck war. Als er hochhechtete, beförderte eine durch eine starke Welle ausgelöste Krängung ihn beinahe über Bord. Er hielt sich geistesgegenwärtig am Baum fest, und zu Dritt zogen wir ihn wieder in die Sicherheit des Mittelschiffs.

An diesem Tag gingen wir etwas nachdenklich und dankbar, dass nichts wirklich Schlimmes passiert war, in unsere Kojen oder zur Schicht.

16. Tag, Montag 5.12.2016

Ronny machte Rührei zum Frühstück. Wegen des starken Seegangs schoss ihm die erste Portion noch flüssig aus der Schüssel. „Scheiße, Scheiße, nie wieder koche ich in dieser Scheißküche; und dann bin ich auch noch selbst schuld“. Die zweite Portion bekam dann Salz und Gewürze in doppelter Menge. Wir aßen mit zugekniffenen Augen brav auf und spülten das Ganze mit literweise Wasser herunter.

Elias und Ingo widmeten sich der Restarbeit am Autopilot, ich schlug vor, für die Beiden eine Hängematte in der Backskiste aufzuhängen.

Übrigens, auch wenn man stundenlang nur auf das Wasser schaut, es wird nie langweilig. Die fliegenden Fische, die durch uns aufgescheucht wurden, dienten den Begleitvögeln als willkommene Nahrung und dies uns wieder zur Unterhaltung. Gelegentlich verirrte sich ein fliegender Fisch auch an Deck und fing schlagartig an zu stinken. Eines Morgens fanden wir sogar einen im Salon, der in der Nacht durch die offene Luke hereingeflogen war. Zum Glück stinken die so, dass man sie gleich findet.

Jana und Hugo, ganz die Belgier, kochten wieder sternemäßig (die hatten wir ja zu Millionen). Die Kontrolle der Wassertanks ergab, dass das Wasser deutlich weniger war als angenommen; vermutlich durch einen Defekt (man kennt das Wort inzwischen gut) in der Entlüftung hatten wir wesentlich weniger Süßwasser an Bord als gedacht. Ab jetzt wurde nur noch mit Salzwasser abgewaschen. Trinkwasser hatten wir genug in Flaschen und Kanistern.

Die z.T. erhebliche Dünung musste jetzt von Hand abgeritten werden, von Hand und Oberarm wohlgemerkt, da der Autopilot geschont werden musste.

17.Tag, Nikolaus, Dienstag 6.12.2016



Schnelles Frühstück, Ronny will den großen Spi oben haben. Sophie zog ihren heißesten Bikini an, vielleicht würde sich der Spi ja von selbst entfalten. Aber Ronny fuhr nach geglücktem Start eine Sanduhr in den Spi (nobody is perfect) und dieser wurde dann durch den kleinen Spi ersetzt. Übrigens, das Wiedereinpacken eines Spis ist Strafarbeit, wurde aber mit großer Gleichmut und Sorgfalt meist von Jana erledigt.

Den kleinen Spi hatte Ronny mitgebracht, da er schon fürchtete, dass der große Spi für die zum Teil heftigen Passatwinde nicht tauglich sein könnte.

18. Tag, Mittwoch 7.12.2016

Jana klagte über erhebliche Halsschmerzen und hing wie ein Schluck Wasser in der Kurve.

Bei gutem Segelwetter haben wir in der Nacht die 1000 Restmeilen unterschritten. Ab jetzt würden wir rückwärts zählen. Fast wie im Urlaub, ein bisschen wehmütig.

Ach ja, das Müllfach (Ankerkettenraum) war voll. Es wurde umgeschichtet. Elias und Ingo mussten Ihren Hobbykeller (Backskiste) aufgeben.

Nachts wieder Sterne, Sternschnuppen (mehr als ich Wünsche hatte) und Kometen. Inzwischen hatten wir auch wieder einen zunehmenden Mond, der uns, je nach Uhrzeit, das Meer in Silberfolie verwandelte. Das Schöne an den Nachtschichten war auch, dass man entspannt richtig gut segeln konnte und dass die Gespräche unaufgeregt, von Nacht zu Nacht, fortgesetzt werden konnten.

19. Tag, Donnerstag 8.12.2016

Viel Sonne und Wind. Z.T. mit >9 Kn unterwegs. Die Ankunft am Montag schien sicher.

Janas Schmerzen nahmen deutlich zu. Sie schluckte jetzt Antibiotika und schlaffte weiter ab.



Bei schönem Wetter waren die Sonnenuntergänge ein Traum

20. Tag, Freitag 9.12.2016

In der Nacht zunehmender Wind. Das Großsegel musste gerefft werden. Wir segelten Schmetterling mit der Genua 3.

Langweilig? Von wegen. Zum guten Wind gehört auch eine gute Dünung. Diese musste ständig abgeritten werden und das von Hand/Arm. Unter Deck war jede Welle ein Erlebnis. Zwei leichte Gehirnerschütterungen und fünf blaue Flecken waren Tagesdurchschnitt.

21. Tag, Samstag 10.12.2016

Groß im 1. Reff, blauer Himmel, 22 Knoten Wind.

Ingo hat sich bei einer großen Welle unter Deck das Handgelenk so sehr verdreht, dass er für die künftigen Wachen ausfiel, und durch Elias ersetzt wurde.

Übrigens, das mit den Nachtwachen war gar nicht so schlimm. Ich z.B. wurde immer sehr sanft von Sophie geweckt und dann gab's die gute Suppe, die Peter mitgebracht hatte. Dadurch, dass wir sehr wenig Alkohol tranken, 1-2 Dosen Bier am Tag und gelegentlich eine Flasche Wein zu acht- es war eher wie bei den anonymen Alkoholikern- und für mich als Sommelier keine Herausforderung, waren wir allzeit auch für gefährliche Manöver klar, zumindest im Kopf.

22. Tag, Sonntag, dritter Advent, 11.12.2016

Ein stürmischer Tag. Windgeschwindigkeiten bis 30 kn, Windstärke 7-8, Wellen bis 5 m. Und nachts regnete es, was runter konnte. Der Passat zeigte, was er drauf hat. Mit einem solchen Wind im Rücken flogen wir Richtung St. Lucia.



Sophie und Peter im Sturm vor St. Lucia

Das Radio- man glaubt es kaum, es funktionierte- brachte nur Amerikanische Weihnachtslieder von St. Lucia gesendet. Mehr an Weihnachtsstimmung war beim besten Willen nicht machbar.

Um 0:01 Uhr haben Ingo zum 53. Geburtstag gratuliert.

Alle waren wegen des bevorstehenden Zieleinlaufs aufgeregt. Nach unserer Berechnung würden wir gerade dann, wenn Elias und ich die Wache begannen, in St. Lucia die Ziellinie überqueren, allerdings würde dieses Privileg natürlich dem Skipper zustehen.

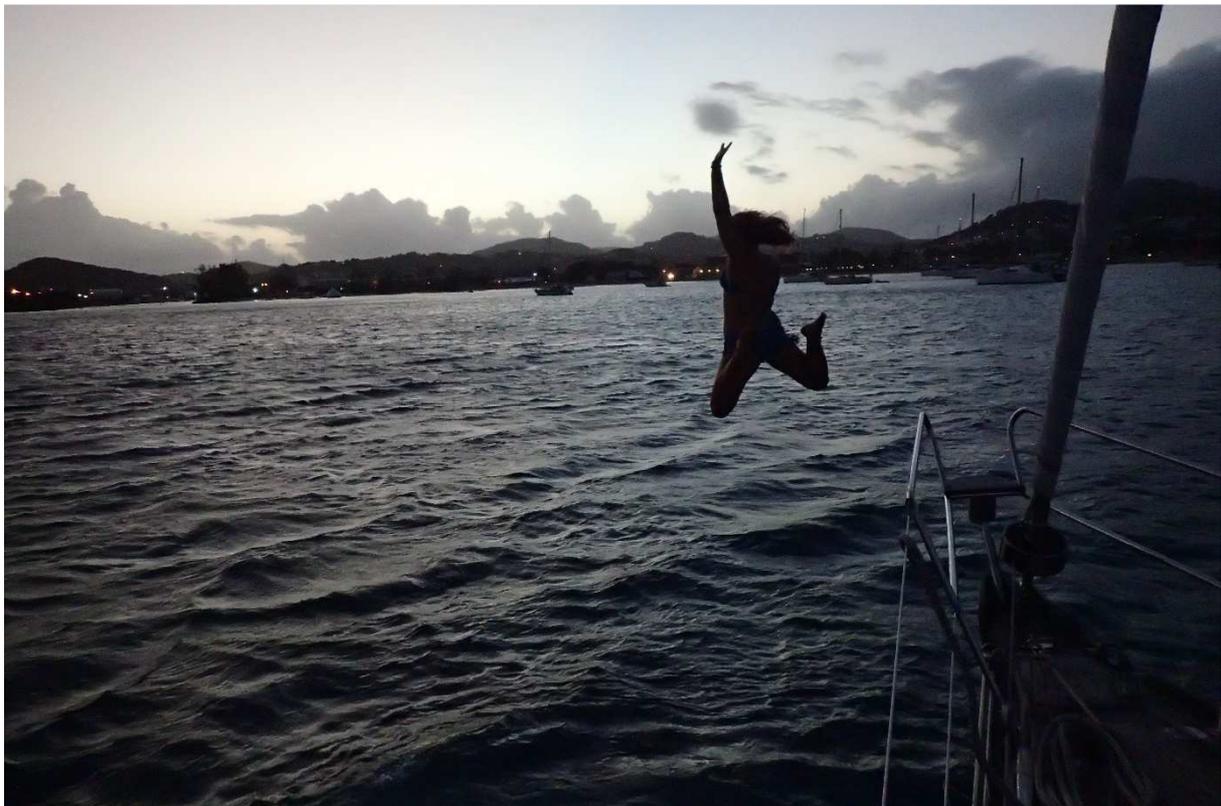
23. Tag, Montag 12.12.2016

Es war noch dunkel, als die ersten Lichter von St. Lucia sichtbar wurden. Fast alle waren an Deck. Inzwischen konnten wir 7 Mitsegler sehen. Während die letzten 2 Wochen höchstens mal nachts ein Toplicht am Horizont zu sehen war, drängeln sich jetzt die ARC-Teilnehmer vor der Rodney Bay.

Die Umrisse der Insel wurden immer deutlicher. Noch eine Halbinsel war zu umfahren, und dann ging es über die markierte Ziellinie, links eine Boje und rechts ein Schiff vor Anker.

Alle waren mit Schwimmwesten an Deck, die Genua stand wie eine Eins, die Gatsby hatte Speed und sportliche Krängung, der Fotograf der ARC konnte super Aufnahmen machen, Zieleinlauf war 5:42 Uhr.

Es wurde schnell hell. Die Genua wurde eingeholt und fast alle sprangen mehr oder weniger bekleidet ins Meer. Ein Moment großer Erleichterung und Dankbarkeit, es geschafft zu haben.



Nach dem Bad ging es in die Marina von Rodney Bay, wo wir von einer ARC-Delegation empfangen wurden; mit Punsch und Obstkorb! Nachdem das Schiff versorgt war, gingen wir alle zum Frühstück und dann, nach 12 Tagen endlich die erste Süßwasserdusche.



Von Links: Ingo, Sophie, Jana, Christoph, Ronny, Hugo, Elias und Peter mit dem Crewshirt

Es folgten zwei ruhige Tage in der Marina, ein Ausflug zu den Pitons mit Übernachtung in der Marigot Bay, eine weitere Nacht im Hafen und dann ging es weiter nach Martinique, wo wir die leider verhinderten Mitsegler Rainer und Thorsten mit ihren Frauen trafen.



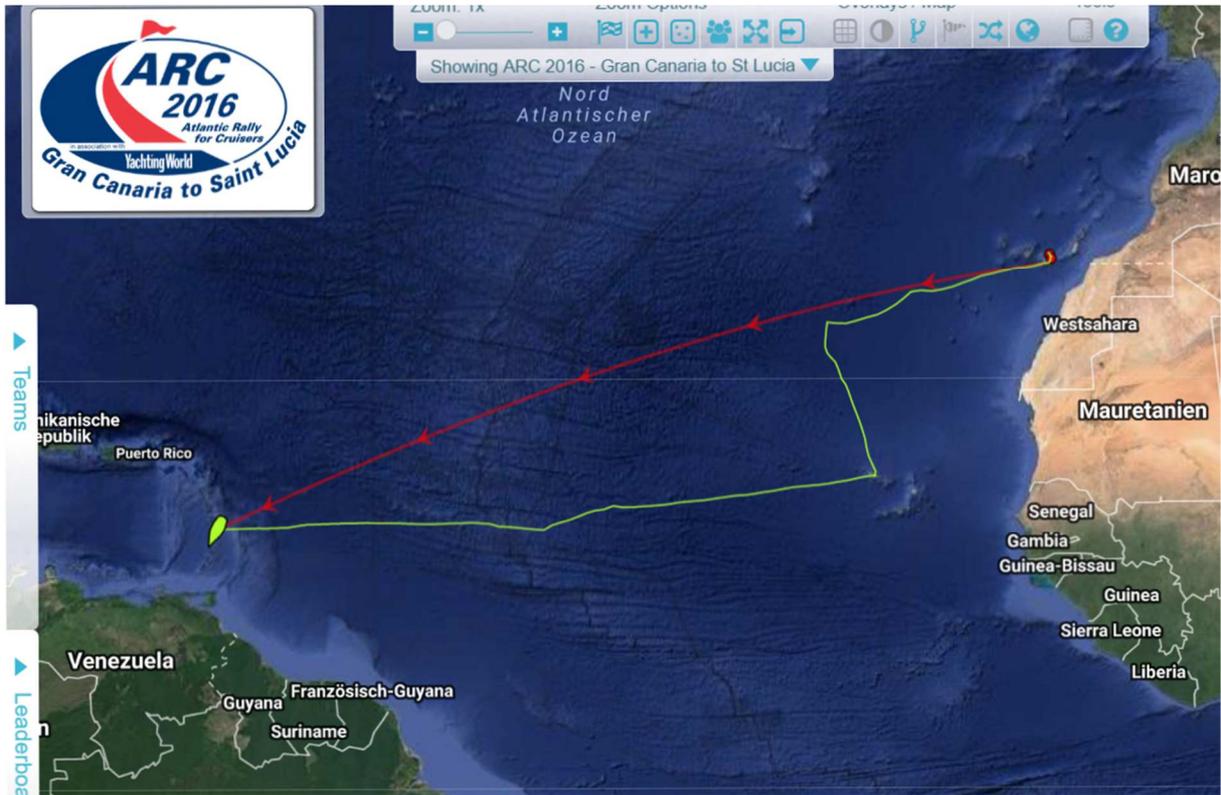
Die Pitons



Marigot Bay

Ende gut, alles gut?

Dem Zustand des Schiffes und dem dafür Verantwortlichen gilt leider kein Dank. Es gilt aber, dank Ronnys zielstrebigem und erfahrener Führung des Boots, dank der Sachkunde und des großen Arbeitseinsatzes von Elias und Ingo, dank des akrobatischen und tatkräftigen Einsatzes von Sophie, nicht nur auf dem Vorschiff, dank des beharrlichen Steuerns und tätiger Mitwirkung von Peter, dank der immer guten Stimmung von Jana und Hugo, was sich auch in unseren Tellern niederschlug und dank des immer abrufbaren Engagements der gesamten Crew, wurde die Überfahrt erfolgreich abgeschlossen.



Die Route der Gatsby vom 20.11. bis 12.12.2016

Am 17. und 18. Dezember traten alle den Rückflug von Martinique aus an und waren wohlbehalten, rechtzeitig und voller Geschichten zu Weihnachten zu Hause.



Und hier die Crewliste mit allen Daten, (Rainer Vogel war leider nicht dabei):

ARC-Crewliste-Mitsegler-16.pdf - Adobe Acrobat Reader DC

Start Werkzeuge ARC-Crewliste-Mits... x Anmelden

Vergrößern (Ctrl+0)

ARC- Atlantic-Rally-for Cruisers 16.11. - 16.12.16
Las Palmas/Kanaren – Martinique/Karibik SY "Gatsby"

Name	Vorname	Ort	Geb. Datum	Telefon	E-Mail	Funktion
Wulff	Ronald	Lönshöhe 10 21465 Wentorf	25.01.45	0172-431 44 99	sy-cheri@t-online.de	Skipper
Breunig	Elias	Keferloherstr. 76 80807 München	12.10.84	0160-966 00 820	elias.breunig@gmail.com	
Duysen	Sophie	Munkenholt 91 24944 Flensburg	19.04.97	0174-653 58 58	sophie.duysen@versanet.de	
Buse	Ingo	Bodenackerstr. 22b CH-8330 Pfäffikon	12.12.63	0041-79 699 93 16	info.buse@hispeed.ch	
Vogel Dr.	Rainer	Zanderweg 8 40764 Langenfeld	24.11.49	0173-366 35 897	rainer.vogel@gmx.net	
Weisheit	Peter	Zirbelweg 5 88046 Friedrichshafen	23.10.52	0049 151 52 8908 76	weisheit.p@t-online.de	
Engelbrecht	Christoph	Birkenwaldstr. 165 D 70191 Stuttgart	09.05.49	0160-55 697 88	cre@peptonutrition.com	

18:27
26.01.2017

Hugo und Jana, die Tramper:

Hugo Lerho; hugolerho@gmail.com; +32 498 203929

Jana Dahmen; janadahmen@hotmail.com; +34 663 620707



Ende