

ARC 2017

Prolog

ARC? Das ist kein neues Medikament; allenfalls eine Droge für Blauwassersegelfreaks, denn die Abkürzung bedeutet: Atlantic Rally for Cruisers. Dies ist eine Regatta, die seit nunmehr 31 Jahren ohne Unterbrechung vom WCC (World Cruising Club) veranstaltet wird. Sie beginnt ca. Mitte November in Las Palmas (Gran Canaria) und endet je nach Windverhältnissen ca. Mitte Dezember nach rund 3000 Seemeilen in St. Lucia, eine der Windward Islands in der Karibik.

Ziel derjenigen, die diese Regatta ins Leben gerufen haben, war es, Seglern mit verschiedensten Hintergründen und aus den unterschiedlichsten Ländern, d.h. nicht nur aus Europa zusammen zu bringen und für sie eine kontrollierte Atlantiküberquerung zu organisieren. Die ARC hat sich in den Jahren zu einem der großen Segelevents worldwide entwickelt, bei dem die gesamte Bandbreite des Hochseesegelsports vertreten ist; von den extremsten Racingversionen bis zur Maxi-Klasse, über Multihulls, Serienyachten unterschiedlichster Konstruktionen und Größe, sowie Eigenbauten bis hin zu „one-designs“.

So haben in diesem Jahr 222 Schiffe gemeldet, die von der Regattaleitung in folgende Divisionen und Gruppen aufgeteilt wurden:

Division 1 (Cruising), Gruppen A, B, C, D, E, F, G.

Division 2 (Racing IRC), Gruppen A, B, C.

Division 3 (Multihulls)

Division 4 (Open)

Die Cheri segelt in der Division 1, Gruppe C.

Die Zuordnung zu den Divisionen und Gruppen bestimmt sich nach der Art des Schiffes und dem von der Regattaleitung festgelegten Time Correcting Factor (TCF), der die unterschiedlichen Segeleigenschaften der Schiffe ausgleichen soll; also einfach gesagt eine Yardstick fürs Hochseesegeln. Wie dieser Faktor allerdings zu Stande kommt, bleibt ein gut gehütetes Geheimnis der Regattaleitung, das sich auch dem kundigsten Segler verschließt.

Woche vom 10.11. bis 18.11. 2017

Auf dem Flughafen Hamburg ereilt uns die erste Überraschung. Über zwei Stunden Verspätung. Und dafür sind wir so früh aufgestanden. Was soll es. Ronny und ich

(Jens) treffen nach dem Check-in Michael und zu Dritt verholen wir uns in die Lounge, wo wir uns die Zeit zunächst mit einem ausgiebigen Frühstück, Zeitung lesen und Klönen vertreiben. Da Michael ebenfalls Segler und Eigner ist, haben wir genügend Redestoff. Außerdem ist es eine Gelegenheit für uns, sich näher kennen zu lernen.

Der Flug nach Las Palmas/ Gran Canaria verläuft dann problemlos. Am Ausgang des Flughafens erwartet uns René, ein Hans Dampf und Lebenskünstler, der auf seinem Schiff im Puerto de la Luz lebt und für alle gängigen Probleme irgendwelche Lösungen hat oder Möglichkeiten dafür findet. Mit seinem Opel sind wir dann so gegen 16.00 Uhr im Hafen, Steg T 18, an dem die Cheri, eine Swan 51, liegt. Ronny als Eigner darf natürlich als Erster an Bord. Und dann beginnt die Arbeit, die uns die ganze nächste Woche bis zum Start beschäftigen wird.

Zunächst Aufräumen, Einräumen, Kojen klar machen, und vor allem Flaggen setzen, dann besprechen, was alles so erledigt werden muss. Es geht im Wesentlichen um den „Feinschliff“ des Schiffes für die Regatta.

Am nächsten Tag geht es dann richtig los. Aber wie es so ist: Wenn man mit einer Sache anfängt, findet sich prompt die nächste. Alte Seenotrettungsboje abbauen, die neue montieren, deren Halterung natürlich nicht in die Löcher der alten passt, also bohren, feilen, passende Schrauben und Muttern suchen. Neuen Duschschauch für die Außendusche montieren. Einen neuen Kompass in die Steuersäule

einbauen, aber gaaaaanz vorsichtig! Schoten und Fallen kontrollieren, Spibaumbeschläge wieder richtig gängig machen, endlich auch den Bugkorb mit dem neuen Bugbeschlag fest verbinden, eine fürchterliche Bohrarbeit durch vierlagiges V4A-Rohr. Michael und ich kommen in diesen Tagen bei dem herrlichen Sommerwetter ganz schön ins Schwitzen. Ronny pendelt in der Zwischenzeit zwischen Regattabüro, dem Supermercado „Hiperdino“ und dem Schiff hin und her. Ergebnis u.a. die Anlieferung von „Lebensmittelbergen und Getränkeflüssen“ der verschiedensten Art, die zwischendurch auch noch im Schiff verstaut werden müssen. Die Abende verbringen wir drei in verschiedenen kleinen Restaurants an der Hafenmeile. Zum Kochen an Bord hat abends keiner von uns mehr Lust. Herausragend die offizielle Eröffnung im real club nautico de Gran Canaria. Owners Dinner, aber auch die Crew -Mitglieder sind eingeladen. Bezahlen müssen jedoch alle und mit 40 € sind wir dabei. Während des zwanglosen Eröffnungsmeetings gesellt sich ein Holländer zu uns, der uns eine haarsträubende Geschichte von der Strandung seines Charterschiffes während der Überführung an der Nordostspitze von Lanzarote erzählt, einschließlich dem Abbergen per Rettungshubschrauber. Nun sucht er händeringend nach einer neuen Yacht, die ihn mit nach St. Lucia nimmt. Ronny bietet dem „schiffbrüchigen“ Bernard an, zumindest ein paar Tage bei uns im Vorschiff zu schlafen bis unsere Crew vollzählig ist. Nobler Zug von Ronny. Am nächsten Abend gibt es dann wieder eine Dinnerparty im Embarcadero, ein wunderschönes Terrassenrestaurant mit

„unverbaubarem“ Blick auf den nächtlichen Hafen. Wir sitzen mit zwei netten englischen Ehepaaren am Tisch, die mit einer großen Hallberg-Rassy nach drüben wollen.

Übrigens; jeden Abend trifft man sich zwanglos zu zwei kostenlosen Gläsern Bier oder Wein auf dem Gelände des Jollensegelclubs an der Hafenmeile.

Tagsüber, immer noch bei herrlichem Sommerwetter mit angenehmen 25° C, werden dann immer wieder weitere kleine Arbeiten an Bord vorgenommen., z.B. die Rettungsinsel nach Inspektion und eigener Reinigung wieder in ihrer Halterung an Bord sichern, Blöcke gängig machen, die neu eingebauten Instrumente programmieren bzw. zu kalibrieren. Aber zwischendurch bleibt dann immer noch Zeit für einen cafe con leche in der sailors bay und zu Gängen in die Innenstadt zum Kaufhaus el corte Ingles, zum Supermarkt „Hiperdino“ und zum mercado central, um weitere Lebensmittel, Säfte und insbesondere Obst und Gemüse einzukaufen. Zwischendurch trudeln dann auch die restlichen Crewmitglieder ein, Florian am Sonntag, Jürgen am Dienstag, Mary, Thomas und Carsten am Mittwoch. So langsam wird es eng auf dem Schiff, insbesondere, weil der „fliegende Holländer“ immer noch bei uns nächtigt. Zwei Tage haben wir auch noch Monteure an Bord, die zunächst das Powerpanel „fachgerecht“ zerlegen, neu aufbauen und versuchen, wieder alle Anschlüsse herzustellen, was ihnen jedoch nur mühsam und auch nicht vollständig gelingt. Ronny ist total genervt, denn Freitag und Sonnabend wollten wir eigentlich raus und

Segelmanöver fahren und einüben, insbesondere Ein- und Ausreffeln und Spi setzen und bergen. Das gelingt uns mit Mühe nur am Freitag, bei Rückkehr tanken wir noch und füllen unsere sechs Reservekanister auf.

Abends findet dann die große Farewellparty im real club nautico statt, wo sich nahezu 600-700 Seglerinnen und Segler am Pool und in der riesigen glasüberdeckten Halle versammeln. Babylonisches Sprachgewirr in ungeahnter Lautstärke. Dazu gibt es Tapas in beeindruckend umfang- und ausreichender Menge, so dass alle satt werden. Bier und Wein soviel jeder will. Ein DJ setzt dann mit seinen überdimensionierten Lautsprechern noch einen drauf. Die „Alten“ verholen sich so gegen 23 Uhr auf das Schiff. Die „Jungen“ wollen noch einmal in die Altstadt.

Am Sonnabend um 09 Uhr kommen dann noch einmal die Monteure, bleiben jedoch erfolglos. Michael und ich reparieren das Vorluk. Es muss mit einer Platte abgedeckt werden, da das Plexiglas bei unseren gestrigen Manövern „zertreten“ wurde nach dem Motto „ich war das nicht, das war schon so“. Wir sind intensiv damit beschäftigt. Und es gelingt uns wider Erwarten gut. Zum Schluss verpasse ich dem Spiegel der Cheri einen neuen Schriftzug des Heimathafens (Hamburg). Auch das klappt, obwohl ich auf der Badeleiter bis zum Bauch im Wasser stehe.

Am Abend lädt Ronny uns alle einschließlich Rene' und seiner kubanischen Freundin in eine typische spanische Bodega zum Captains Dinner ein. Tapas vom Feinsten, umspült von einem

hervorragenden Rioja. Es ist ein friedliches, stimmungsvolles und harmonisches Beisammensein. Nach einem „verdaulich wertvollen“ Fußmarsch sind wir dann so gegen 23 Uhr wieder an Bord, denn morgen, morgen geht es los.

Interludum

Wer sind denn nun die handelnden Personen in den nächsten rund drei Wochen?

Da ist zunächst das Schiff, die Cheri, eine Swan 51, aber obwohl inzwischen in die Jahre gekommen, ist sie immer noch stark, solide, zuverlässig, kein Yoghurtbecher der neueren Art, kein Highspeed-Rennsemel sondern ein Schiff, zu dem man Vertrauen haben kann und das, richtig gesegelt, auch noch gut „zu Fuß“ ist.

Dann Ronny, Eigner und Skipper mit langjähriger Hochsee-/Atlantikerfahrung. Er ist viele Male die ARC gesegelt, aber auch Rückregatten von West nach Ost. Besonders hervorzuheben die North Atlantic Challenge. Er besitzt eine große Portion Selbstsicherheit und Selbstvertrauen, wird jedoch manchmal zu schnell ungeduldig, insbesondere bei kleineren oder feineren Fummelarbeiten. Er lebt nicht den „master next god“ an Bord aus. Sein soziales Verhalten ist so ausgeprägt, dass er anderen und ihren „Eigenarten“

genügend Raum lässt. Man kann mit ihm eigentlich gut auskommen. In haarigen Situationen kann man sich auf seine insbesondere seemännische Kompetenz verlassen.

Michael, ein nordischer Typ, passionierter Hochseesegler, Eigner einer Hanse, baltischer Salznacken mit herbem Charme und vielfältiger seemännischer Erfahrung. Er verfügt über ein in seinem Leben gewachsenes Selbstbewußtsein und Selbstwertgefühl, ist jedoch, obwohl es manchmal schwer fällt, fähig und auch in der Lage, sich als „Nichtskipper“ auf die Besonderheiten an Bord einzustellen und seine Erfahrungen insbesondere für einen optimalen Segeltrimm einzubringen. Ein verlässlicher Seemann, der die Ruhe behält, seine Aufgaben gut erfüllt und den man gern an Bord hat.

Florian, ja Florian. Von Haus aus promovierter Informatiker mit scharfem Verstand. Immer hellwach, wissbegierig, stets freundlich und auf Grund seiner Herkunft (Badenser mit schwäbischem Einschlag) mit einem permanenten Redefluss begnadet, der für Nordlichter doch etwas gewöhnungsbedürftig ist. Aber das gilt umgekehrt auch für ihn uns gegenüber. Er hat über seinen Onkel Spaß am Segeln gefunden und im Laufe der Zeit alle Scheine „geschossen“; bis zum SHS- Patent. Theoretisch weiß er fast alles, in der Praxis „hapert“ es manchmal etwas, zumal er seine Hochseesegelerfahrungen nur auf Chartersörns gemacht hat. Und viele Kenntnisse vermindern sich doch, wenn man nicht relativ konstant „an der Schot“ hängt.

Er ist sich für keine Arbeit zu schade und versucht, alles bestmöglich zu machen. Wenn man sich an ihn und er sich an Dich gewöhnt hat, kann man gut mit ihm auskommen.

Jürgen ist ein langjähriger Segelfreund von Ronny, der schon viele tausend Meilen mit ihm zurück gelegt hat. Ein asketischer Typ, der gern Müsli isst. Er ist so schnell durch nichts aus der Ruhe zu bringen. Als Elektroingenieur ist er an Bord der Fachmann für die Elektrik und die Elektronik. Er kennt das Innenleben der Cheri bis auf das letzte Kabel. Mit einer unvergleichlichen Geduld untersucht er die Fehler, die sich in die Elektronik eingeschlichen haben nach dem Motto: Geht nicht, gibt's nicht. Und so vergeht kaum ein Tag, an dem Jürgen nicht schraubt, klemmt, isoliert, misst. Daneben ist er noch ein guter Segler mit einem großen Sack an Hochseerfahrung. Ronny's Entscheidung, ihn zum Co-Skipper zu machen, geht völlig in Ordnung und wird von allen akzeptiert.

Thomas, ein Münchener, Bankmensch, ist ein freundlicher, ruhiger, ausgeglichener Charakter, stets mit einem Lächeln auf dem Gesicht. Offen in seiner Haltung bei Kontakt mit den anderen, die er ohne Vorbehalte gegen ihre Eigenarten oder Besonderheiten akzeptiert. Dabei ist er ein Bär von einem Mann, der zusammen mit Jürgen Herrscher des Vordecks ist. Und segeln? Segeln ist ihm in die Wiege gelegt. Schon im

status nascendi hat er mit seinen Eltern den Starnberger See unsicher gemacht. Ganz nebenbei ist er noch ein ausgezeichneter Hobby-Koch, von dem sich mancher Profi eine Scheibe abschneiden könnte. Das kommt uns allen natürlich sehr zu Gute. Er bereitet noch aus Sachen, die wir vielleicht schon über Bord gehen lassen würden, hervorragende Salate und Vorspeisen, von den Hauptgerichten ganz zu schweigen.

Carsten ist unser Jüngster. Obwohl in Leipzig geboren ist er doch ein echter „Kieler Jung“, am und auf dem Wasser groß geworden. Nach dem Studium arbeitete er in einer Reihe von staatlichen und supranationalen Institutionen und Einrichtungen, gehörte sogar zum engeren Mitarbeiterkreis unserer Bundeskanzlerin. Er ist für mich ein positives Beispiel aus der Generation der young political people, die mit ihrer hochqualifizierten Arbeit im „Hintergrund“ so manche „öffentliche“ Entscheidung mitgestalten und beeinflussen. In sich ruhend, selbstsicher, mit einem feinen Sinn für hintergründigen Humor und Situationskomik. Ein Mitsegler, der für jede Crew ein Gewinn ist.

Mary, Engländerin aus der Nähe von Oxford. Etwa Mitte 50, verheiratet, Mutter dreier –erwachsener- Söhne, beruflich noch sehr engagiert. Ruderin, Marathonläuferin und auch Seglerin in englischen Gewässern. Was sie erstens dazu gebracht hat, sich dem Abenteuer „Atlantiküberquerung“ zu stellen und zweitens, Ronnys Angebot anzunehmen, dies auf einem Schiff mit nur deutschen Seglern zu wagen, hat sich

mir trotz persönlicher Gespräche nicht so recht erschlossen. Allein die Sprachbarriere (sie spricht überhaupt kein Deutsch) einerseits und das Fehlen des englischen Segelfachvokabulars auf unserer Seite andererseits schaffen doch erhebliche Probleme. So besteht die Gefahr, dass sie unbewusst und ungewollt ein wenig ausgegrenzt wird oder ist. Small Talk und allgemeine Unterhaltung sind kein Kitt für den Zusammenhalt innerhalb einer Mannschaft. Außerdem hat sie, wie jeder andere von uns auch, ihre Eigenarten. Es ist schon manchmal „ganz schön schwierig“. Thomas, Carsten und auch Florian sind auf Grund ihrer in der beruflichen Praxis geschulten Englischkenntnisse in der Lage, etwas näher an sie heran zu kommen und sie ein wenig „aufzufangen“, was sie auch dankbar annimmt.

Letztendlich ich, Jens, der älteste und wohl auch von der Größe und der körperlichen Kräfte her nicht „das Maß aller Dinge“. Ich habe mich auf Grund Ronnys Einladung entschlossen, diesen Törn mitzumachen. Ich habe selbst lange Jahre eigene Schiffe in Nord- und Ostsee gesegelt und bei befreundeten Skippern auf Regatten und während Regattawochen insbesondere als Taktiker und Navigator „gearbeitet“ und meine, dass ich von dieser Art der Fortbewegung auf dem Wasser ein wenig verstehe. Dabei ist die Wetterkunde ein für mich sehr interessantes Gebiet geworden. Von Natur aus bin ich nicht der Redseligste, schweige gern und höre zu, liebe aber auch gute Gespräche, wobei Spaß und Unsinn doch auch dazu gehören. Ob meine Versuche, mit allen an Bord einigermaßen auszukommen, von

Erfolg gekrönt sind, können nur meine Mitsegler beurteilen. Für mich ist dieser Törn höchstwahrscheinlich der Schluss- und vielleicht der Höhepunkt meines Seglerlebens.

Sonntag, 19.11.2017

(Tag 01)

Die Ersten sind bereits um 7.30 Uhr im Schiff unterwegs. Noch mal duschen. Dann ein letztes gemeinsames Frühstück. Auf allen Schiffen herrscht Aufbruchsstimmung. Wasser bunkern, aufklaren, nochmal alles kontrollieren. Gegen 11 Uhr kommt eine Kapelle über den Steg gezogen. Spielt uns allen ein Abschiedsständchen. Um 12 Uhr legen wir ab und reihen uns in den Auslaufkorso ein. Auf den Hafentribünen haben sich Hunderte von Menschen versammelt, um den auslaufenden Yachten Farewell, Good bye, Auf Wiedersehen zuzurufen und zuzuwinken. Es ist schon ein beeindruckendes Bild. Vor der Startlinie eine Whooling von Schiffen, Alle müssen höllisch aufpassen, damit nichts passiert. Es geht jedoch alles gut; zumindest für uns, Und dann die letzten 5 Minuten. Wir laufen unter Genua und Groß auf die Startlinie zu und kommen gut weg. Ziemliches Gedrängel, Abdeckungen, Überlappungen, können uns jedoch trotz des schwachen Windes relativ schnell frei segeln, sind unter den ersten fünfzig Schiffen Die Anspannung löst sich langsam und nach gut 11/2 Stunden setzen wir dann den Spi (rund 250

Quadratmeter) und langsam arbeiten wir uns in unserem Feld weiter nach vorn. Hoffentlich bleibt es so. Mit Kurs 180° ziehen wir bei 5 – 7 Kn nach Süden. Der Wind legt etwas zu und bringt uns auf gut 8 Kn. So könnte es eigentlich bleiben. Wir überlaufen am späteren Nachmittag den südlichsten Punkt von Gran Canaria. Der Wind hat zwischenzeitlich aufgefrischt auf 20 Kn. Da wir nunmehr langsam auf unseren Generalkurs von 250-260 ° gehen wollen, nehmen wir den Spiweg und baumen dafür die Genua aus. So segeln wir hinein in die Abendsonne, Die Wachwechsel schaffen derzeit keine Probleme, da alle noch hellwach und an Deck sind. Die Sonne geht unter. Der Wind bleibt jetzt auf 10-12 Kn und verschafft uns eine Fahrt von gut 7 Kn. Alles ok. Thomas beginnt zu kochen; besser gesagt zu braten. Zur Feier des ersten Tages soll es Schweinebraten geben und alle sind gespannt, ob das mit unserem Ofen hinhaut. Das Anbraten verwandelt kurzfristig unser Schiff in einen alten Dampfer, auf dem der Heizer ein paar Schippen Kohle nachgelegt hat. Blaue Rauchschwaden quellen aus unserem Niedergang. Der Braten verschwindet im Rost und langsam kann man unter Deck wieder etwas erkennen. Nach gut 3 1/2 Stunden ist es dann soweit. Und es schmeckt allen hervorragend, Thomas wird von allen gelobt, was ihn sichtlich freut. Nach der Backschaft kehrt so langsam Ruhe ein. Die Wache von 00 – 03 Uhr zieht auf, die anderen hauen sich in die Koje und ab geht es durch die Nacht. Besegelung bleibt so. Steuerbord und Backbord sehen wir noch die Positionslichter der Yachten in unserer

Nähe, aber auch das wird sich in den kommenden Nächten ändern. Die Nacht verläuft ohne besondere Vorkommnisse.

Montag, 20.11.2017 (Tag 2)

Der Wind steht nach wie vor mit rund 10 Kn aus Ostnordost und bringt uns mit Groß und Genua um die 7 Kn. Ein herrlicher, warmer Sommertag, den alle auf ihre Weise genießen. Schlafen, Essen, Klönen. Man lernt sich besser kennen und sich einzuschätzen. Ist auf See doch etwas anderes als an Land. El Hiero wird im Abstand von gut 40 Sm im Laufe des Vormittags passiert. Zu sehen ist natürlich nichts. Mittag. Um 12.00 Uhr GMT unser erstes Etmaal: 154 Sm. Damit sind wir doch zufrieden. Bei einer Gesamtdistanz von 2.700 Sm ist das allerdings noch „vor der Haustür“. Nachmittag, Abend. Routine macht sich breit. Nach dem Abendessen, bei dem es den restlichen Schweinebraten gibt, kehrt dann so langsam Ruhe ein. Kleiner Aufreger in der Nacht während der Wache von Michael und Thomas: So gegen 20.30 Uhr kommen 2 Yachten an Steuerbordseite südwärts auf uns zu. Sie laufen auf Steuerbordbug. Die Cheri steuert einen nordwestlichen Kurs auf Backbordbug. Bei stehender Peilung nähern sich die Schiffe ständig. Das Vorfahrtsrecht gehört eigentlich der Cheri. Doch die beiden Yachten (Insbesondere die erste) zeigen keine Reaktion. Michael und Thomas entscheiden sich daher sicherheitshalber für das Manöver des letzten Augenblicks: Genua weg, Motor an, anluven und knapp hinter der ersten

und vor der zweiten durchgehen. Laut AIS handelt es sich bei der ersten Yacht (Gefährder) um die SHAH und bei der zweiten um die Susan Ann II. Also auch auf der großen „Pfütze“: Stets aufmerksam bleiben!

Dienstag, 21.11.2017
(Tag 3)

Der erste, etwas bedecktere Tag. Wir waren in der Nacht etwas nordwestlicher gelaufen, um in die Südquadranten des nahezu fest liegenden Tiefdrucksystems zu kommen und dort etwas mehr Wind zu finden. Aber Theorie und Praxis sind doch immer wieder zwei verschiedene Dinge, Wind um 5 Kn bringen uns nicht so recht voran. Lassen die Maschine mitlaufen, insbesondere, um die Batterien aufzuladen.

Mittag: Etmal 159 Sm. Am frühen Nachmittag kommt dann wieder etwas mehr Wind aus Südwest und unter Genua und Groß geht es mit 5-6 Kn weiter westwärts. Kurs 255 °. Eine Schule kleiner Delphine sorgt einige Zeit für Abwechslung.

Im Laufe der nächsten Stunden dreht der Wind weiter über West nach Nordwest. Wenn unsere Wettereinschätzung richtig war, haben wir nun tatsächlich den Südwestquadranten erreicht. Die Wende von Steuerbord- auf Backbordbug bereitet der Wache allerdings einige Probleme. Nach einigen Anläufen gelingt es dann doch. Bei 15- 18 Kn Wind machen wir gute 7 Kn Fahrt. Während der Nacht

überholt uns relativ schnell der Trimaran Rapido, den wir eigentlich viel weiter vorn vermutet hatten. Weitere Ereignisse sind nicht zu vermelden, bis auf die ausgezeichnete Gemüsepfanne zum Abendessen, die Jürgen mit Unterstützung von Thomas und Carsten zubereitet hat.

Mittwoch, 22.11.2017

(Tag 4)

Es begrüßt uns ein sonniger Morgen. Der Wind hat weiter nach Nordost gedreht. Können nach dem Frühstück den Blister setzen. Klappt aber leider nicht so, wie wir uns das gedacht haben. Laufen daher nach dem Bergen wieder mit Genua und Groß. Mittag: Etmal 160 Sm. Das ist ok. Bei Wind aus 40° (10 Kn) und Kurs um 250° setzen wir den Spi und nach einigen Trimmversuchen zieht er ganz gut. Die Dünung macht ihm allerdings zu schaffen. Der Wind flaut wieder ab. Spi runter mit einem schon ordentlichen Handling. Genua und Groß bringen 5Kn. Mit zunehmendem Wind entscheiden wir, es noch einmal mit dem Gennaker zu versuchen. Das Setzen klappt im Vergleich zum ersten Mal sehr gut. Auf Backbordbug beschert er uns zusätzlich $11\frac{1}{2}$ Knoten. Alle sind zufrieden. A Propos Gennaker. Ich möchte einmal folgenden Vergleich wagen. Wenn die Genua ein Arbeitseesel ist und der Spi ein edles Pferd, dann ist der Gennaker eine Kreuzung von beiden, also ein Muli. Und so verhält er sich

auch: Genügsam im Futter (Wind), ausdauernd, trägt/zieht im Verhältnis zu seiner Körpermasse ein enormes Gewicht, manchmal ist er auch störrisch (siehe erstes Manöver). Er muss gut behandelt werden. Dann möchte man nicht auf ihn verzichten. Aber manchmal reißt ihm die Geduld; im wahrsten Sinne des Wortes. Ohne „Feindeinwirkung“ und mit einem lauten Knall reißt unser Gennaker oben am Kopf, das Tuch rast die Lieken herunter und legt sich auf die See. Nach dem ersten Schreck bergen wir die Reste Hand über Hand, setzen die Genua; schade, nun ist unser Muli im Pferdehimmel; wir hätten ihn gern behalten. Gegen Abend flaut der Wind immer mehr ab, 1-2 Kn machen keinen Spass. Der 9. Mann (Autopilot) wird ans Ruder gestellt. Die Genua wird gegen die eiserne Lady eingetauscht und hinein geht es in die Nacht. Die Nachtwachen sind quälend lang und öde. Knapp 4 Kn. Aber auch das gehört dazu.

Donnerstag, 23.11.2017

(Tag 5)

Blauer Himmel, Sonne, kaum Seegang. „Segel“-Wind: Fehlanzeige. Wir trödeln mal auf Backbordbug, mal auf Steuerbordbug hin und her. 3,5 Kn sind schon eine Sensation. Der 9. Mann bleibt am Ruder und mit Hilfe der Maschine quälen wir uns auf Generalkurs 260° langsam voran. Die Wetterkarten geben uns auch keine aufschlussreichen

Erkenntnisse. Ein Flittertag auf See. Wo bleibt denn eigentlich der PASSAT? PASSAT? Was ist das denn? Seemannsgarn oder? Mittag: Etmal 142 Sm.

Das schöne Wetter lockt alle nach oben. Thomas und ich bevölkern das Vorschiff, Michael und Florian sitzen im Mittelcockpit, Carsten und Mary haben es sich im Achtercockpit gemütlich gemacht. Ronny geistert unten herum. Jürgen wertet die mittäglichen ARC-Berichte aus. Wir pendeln so zwischen dem 2, und 4. Platz in unserer Gruppe und um den 20. Platz über alles. Bei über 200 Schiffen ist das eigentlich nicht schlecht.

Zum Abend gibt es Kohlsuppe, von Ronny liebevoll zubereitet, die allen ausgezeichnet schmeckt. Der Wind frischt gegen Abend auf, legt weiter zu. Bei rd. 18 Kn: Reff 1. Und dann beginnen die Nachtwachen. Wir rauschen mit 7-8 Kn durch die Nacht. Über uns ein Sternenhimmel, der Ehrfurcht hervorruft. In dieser Klarheit, dieser Brillanz, dieser Leuchtkraft habe ich die Sterne, die Milchstraße, die Sternbilder schon lange nicht mehr gesehen. Es dauert doch eine ganze Zeit, bis ich in diesem Gefunkel und in dieser Vielfalt den großen und kleinen Bären und den Nordstern ausmachen kann. Übrigens; Der große Bär steht hier auf dem Kopf!

Freitag, 24.11.2017

(Tag 6)

Der Tag beginnt stürmisch aus Nordwest und zwingt uns, den ganzen Tag Südsüdwest zu laufen mit eingereffter Genua und Reff 2 im Groß. Bei dem Seegang eine ganz schöne Bolzerei. Gottseidank scheint überwiegend die Sonne. Mittag: Etmal 139 Sm. So geht es den ganzen Tag. Nach dem Abendbrot (Rest der Kohlsuppe von gestern) beginnt eine mühevoll Nacht, in der mit schöner Regelmäßigkeit Schauer und Böen mit Windgeschwindigkeiten um und über 40 Kn über uns herfallen. Die Cheri spielt U-Boot. Das Vorschiff wird ständig von Brechern überspült. Alle sind nass bis auf die Knochen. Nur segeln ist schöner.

Sonnabend, 25.11.2017

(Tag 7)

Gegen Morgen lässt der Wind nach, auch die Schauerböen mit ihren riesigen Wassermassen haben sich verzogen. Mit Reff 1 und Genua geht es weiter nach Südwest. Bis auf die wärmeren Temperaturen hätten wir uns auch auf der norwegischen See herumtreiben können. Die hohe Dünung macht uns klar, was für Windverhältnisse in der gestrigen Nacht geherrscht haben. Mittag: Etmal 100 Sm. Eine

Bemerkung zum Etmal; ich berechne dieses für diesen Bericht aus der Abnahme der DTW (St. Lucia) innerhalb von 24 Stunden (12 – 12). Damit weiß ich, um wie viele Seemeilen wir dem Ziel näher gekommen sind. Es handelt sich also dabei nicht um die tatsächlich versegelten Meilen, die auf Grund von Schlägen immer darüber liegen. So haben wir gestern durch den langen Schlag nach Süden rd. 150 Sm versegelt, die uns aber nur 100 Sm dem Ziel näher gebracht haben. Verstanden?

Der Rest des Tages verläuft bei schönem Wetter ohne Aufreger. Genua/Groß in Zusammenwirken mit dem nordwestlichen Wind zwingen uns weiter nach Südwest. Unseren Generalkurs von rd 250 ° haben wir schon um einige Meilen nach Süden übersegelt. Ronny bereitet seine berühmt/berüchtigte Gulaschsuppe. Zum Nachtsch gibt es frische Mango. Heftige Diskussionen gibt es um die „drohende“ Zeitverschiebung um eine Stunde und ihre Auswirkung auf den Wachplan, da jede Wache davon 20 Minuten „abhaben“ bzw. tragen soll. Am nächsten Morgen einigen wir uns beim Frühstück auf Plus.

Die Nacht, zunächst während der ersten Wache noch etwas stürmisch, lässt sich dann doch relativ moderat an. Immer noch Südwest bei schwächer werdendem Wind; teilweise Flautenlöcher, die wir mit der Eisengenua überbrücken.

Sonntag, 26.11.2017

(Tag 8)

Warmes, sonniges Wetter bringt auch die Freiwachen früh auf die Beine. Endlich mal wieder ein gemeinsames Frühstück und Gustav, der 9. Mann, steuert. Michael geht Wache. Genua/Groß bei nordnordwestlichem Wind (8 Kn). Ein riesiger Öltanker zieht an Steuerbord vorbei, fährt nur unter Ballast und rollt daher ganz schön. Fast unvorstellbar, wenn man diese gewaltigen Schiffe bei uns auf der Elbe stromauf- oder stromabwärts laufen sieht. Doch wir haben eine hohe, aber lange Dünung aus Nordwest. Wellenberge, sanfte Riesen, die die Cheri ruhig über ihre Scheitel steigen und ins Tal hinabgleiten lassen. Mittag: Etmal 114 Sm. Hätte ruhig ein wenig mehr sein können. Ronny und Carsten tanken Diesel aus den Reservekanistern nach, da wir in den Flautenlöchern der letzten Nacht ein wenig „nachgeholfen“ haben. Um etwas höher segeln zu können wechseln wir von der Genua auf das Kuttersegel. Das bringt tatsächlich ein paar Grad zu Nord und sagenhafte 0,3 Kn, d.h. von 5,2 auf 5,5 Kn.

Der Nachmittag wird verbracht mit Duschen, Waschen und Aufräumen; mit dem Trocknen nasser Sachen von den Vortagen, Lesen und Klönen. Nordostpassat haben wir immer noch nicht, aber dafür gibt es schon fliegende Fische. Jürgen, teilweise tatkräftig und kundig unterstützt von Michael, bastelt seit Stunden unermüdlich an allen Instrumenten, da

sie in den letzten Tagen teilweise Aussetzer gezeigt oder ihren Geist ganz aufgegeben haben. Beunruhigt ist aber so richtig niemand. So lange wir unseren Standort nach Länge und Breite über GPS, eine Seekarte und einen funktionierenden Kompass haben, sollten wir unser Ziel finden. Ist E-hightec wirklich der Weisheit letzter Schluss?

Der Skipper, obwohl nervlich doch ein wenig angefressen, gibt ein Glas Rose'wein aus, den wir alle im Cockpit und in der Abendsonne genießen. Wende auf Steuerbord. Kuttersegel weg und die Genua wieder herausgeholt. Zum Abendessen gibt es den Rest der Gulaschsuppe, verfeinert durch unseren Gourmetkoch Thomas. Die Nachtwachen ziehen sich endlos, wenig Wind, Gustav steuert, die Wachen sitzen nur tatenlos an Deck. Durch einige Flautenlöcher schieben wir mit Maschine nach; gut für die Batterien und gut für das Fortkommen, aber den anderen Schiffen in unserer Nähe geht es ebenso.

Montag, 27.11. 2017

(Tag 9)

Ein strahlend schöner Sommertag begrüßt uns. Ein warmer, aber zu schwacher Wind weht aus Südost. Genua und Groß bringen nicht viel zu Stande und laut Wetterbericht ist vor uns auch nicht viel los. Wir entscheiden uns, doch noch weiter nach Südwest zu laufen, da im Westen noch größere

Flautenlöcher drohen. Gottseidank haben wir Mitströmung in Richtung Westen, die uns 1-11/2 Kn mitnimmt. Ein öder Segeltag und ein genussvoller Sommertag, da wir den subtropischen Gürtel bereits erreicht haben. Schreck in der Morgenstunde. Bei der an sich leichten Aufgabe, neue Küchenrollen aus dem Ankerspill zu holen, schreit Florian „Wasser, Wasser“. Das Ankerspill, in dem normalerweise die Kette liegt, ist während der Sturmtage total vollgelaufen. Rund 250 Liter Seewasser haben aus Küchen- und Toilettpapierrollen eine wunderbare Pampe hergestellt, die hier hin und her schwabbelt. Also an die Arbeit. Zunächst alle Innereien aus dem Vorschiff an Deck und dann heißt es schöpfen, bis der Arzt kommt. Es vergeht Stunde um Stunde, bis wir die ganze Papiersuppe außenbords geschafft haben. Dann Saubermachen, Durchspülen, Pumpe reinigen. Die noch verbliebenen restlichen Toilettpapierrollen werden „liekedelerisch“ auf Vor- und Achterschiff verteilt. Von nun an muss das Toilettpapier von beiden Seiten benutzt werden. Von den Stirnen läuft fast so viel Wasser nach wie wir gelenzt haben. Mittag: Etmal 120 Sm. Schöpferische Pause. Alle sind an Deck. Schattenplätze sind sehr begehrt, da das Thermometer im Laufe des Tages auf knapp unter 30° klettert. Westwärts mit rd.7 Kn dank des Mitstromes. Jürgen bastelt unentwegt weiter an den Instrumenten, mal mit mehr mal mit weniger Erfolg. Zum Abendbrot gibt er auf. Thomas hat mal wieder aus unserem inzwischen „Grünabfall“ einen tollen Gurkensalat und eine Spagetti/Gemüsemischung gezaubert, die wir trotz der Probleme des Tages in fröhlicher

Runde im Mittelcockpit verzehren. Nach dem Abwasch gehen die Freiwachen in die Koje. In der Nacht geht es dann mit Genua und Groß bei wenig Wind weiter südlich. Nördlich ist windtechnisch gar nichts los. Wir suchen immer noch die Passatwinde. Die Nachtwachen ziehen sich wie Kaugummi in die Länge.

Dienstag, 28.11.2017

(Tag 10)

Die letzte Nachtwache setzt bei auffrischendem Wind aus östlichen Richtungen den Spinnaker, der bei herrlichem und heißen Tropenwetter den ganzen Tag stehen bleibt und uns weiter nach Südwesten zieht. Leider können wir immer noch nicht direkt auf unser Ziel losgehen, aber laut Wetterkarten, die Ronny für viele Dollars einkauft, ist „hier unten“ doch mehr Wind als im Norden. Bisher haben unsere Wetteranalysen doch recht gut gepasst, denn wir sind immer noch 2. Schiff in unserer Klasse und 12. Schiff über alles. Mittag: Etmal 116 Sm. Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen. Es ist richtig heiß. Wer nicht Wache hat, verzieht sich in den Schatten des Groß und des Spinnakers. Der raume Wind von steuerbord achtern bringt auch keine Kühlung. Der jeweilige Mann am Rohr ist nicht zu beneiden. Doch bei 12-14 Kn Wind laufen wir immerhin zwischen 6-7 Kn. Gegen 18.00 Uhr Bordzeit nehmen wir den Spi weg, legen

den Baum auf Backbord und baumen anschließend die Genua aus. Setzen zusätzlich das Kuttersegel. Ob es hilft, weiß keiner, aber es sieht gut aus. Zum einen wird dies unsere „Nachtbesegelung“, zum anderen wollen wir uns dann doch wieder etwas nördlicher verholen. Den ganzen Tag befindet sich die Knotty Girl in unserer Nähe und läuft am Nachmittag auf unserer Kurslinie hinter uns her. Wir haben jedoch das Gefühl, dass der Abstand zu uns nicht kleiner sondern eher etwas größer wird. Mal eine interessante Abwechslung. Die Nachtwachen verlaufen ruhig. Bei 8-10 Kn Wind aus Ost läuft das Schiff so zwischen 5-7 Kn. Sobald jedoch der Wind nachlässt, beginnt das Schiff zu rollen. Das Groß schlägt wie verrückt. Schlafen wird zur Kunst. Ein Lichtblick: die Instrumente im Achtercockpit nehmen einfach so wieder ihren Dienst auf (stellen ihn jedoch am frühen Vormittag des nächsten Tages wieder ein—Klabautermann?). Der Mittelwache passiert dann das nächste Missgeschick, Der Beschlag am Baum für die Befestigung der Großschot bricht, Bullentalje und Großschot fallen an Deck, der Baum schwingt elegant quer. Er wird mühsam wieder eingefangen, nachdem die Genua weggrollt wurde. Mit Hilfe eines Tampens und eines großen Schäkels wird am Ende des Baumes ein provisorischer Halte- und Holepunkt gebastelt und weiter geht es – nach gut einer halben Stunde. „Morgen, Kinder, wird`s was geben“---nämlich Arbeit!!

Mittwoch, 29.11.2017

(Tag 11)

Sonne, Sonne, Sonne und Wärme. Zunächst wird die Reparatur vorgenommen. Wir nehmen das Vorsegel weg und holen den Großbaum dicht. Nach kurzer Beratung basteln wir an der Baumnock mit einem Ende reckfreier Leine einen neuen Holepunkt für die Großschot und eine Öse für den „Bullen“. Nicht schön, aber selten. Nach der Reparatur, die sich als brauchbar, aber noch als verbesserungsbedürftig und -fähig erweist, setzen wir dann den Spi bei 16 Kn Wind, der uns den ganzen Tag mit 6-7 Kn in Richtung St. Lucia zieht, allerdings immer noch mit südlichem Einschlag. Mittag: 140 Sm.

Am Nachmittag startet dann das große Badefest aus der Pütz; das Meerwasser hat 28 °C und erfrischt dennoch hervorragend, abgesehen von dem Säuberungseffekt. Zum Abendbrot gibt es „gebratene Pampe“ aus dem Rest des Kartoffelbreis von gestern, aufgepeppt mit 2 Dosen corned beef. Das Ganze hergestellt von Mary und nennt sich „Paddy“. (Ronny: Sieht aus wie...., riecht wie...., ist hoffentlich nicht....., aber schmeckt).

Um 21 Uhr Bordzeit haben wir dann die halbe Distanz geschafft. „Bergfest“. Es gibt einen Fingerhut voll Champagner. Von nun an werden die Seemeilen wohl kürzer?

Donnerstag, 30.11.2017

(Tag 12)

Der Spinnaker, nunmehr über 24 Stunden im Einsatz, bleibt stehen und der Wind ändert sich kaum hinsichtlich Richtung (Ost) und Stärke (14-16 Kn). Nach Diskussion der neuesten Wettermeldung wollen wir „hier unten“ bleiben. Wir haben ja noch genug Meilen vor uns. Es ist ein schöner Sommertropentag und gegen 10 Uhr Bordzeit haben wir bereits schon wieder die 30°-Marke erreicht. Aber wir wollen nicht jammern. In der Heimat herrscht „Schietwetter“.
Mittag: Etmal 124 sm.

Der Spinnaker bleibt. 6-7 Kn, Wind aus Ost. Durch unsere südlicheren Kurse auf Grund unserer Wettertaktik (die sich ja bisher ausgezahlt hat, denn wir sind jetzt und immer noch 1. Schiff in unserer Gruppe) haben wir schon fast die Breite von St. Lucia erreicht. Höher nördlich liegt jedoch ein großes Flautengebiet. Wir müssen uns später nördlich verholen, sofern der Wind endlich mal auf Nordost dreht.
Wunschdenken?

Abendbrot. Thomas hat einen wohlschmeckenden Kartoffelsalat gezaubert. Dazu gibt es leckere Bockwürste. Im letzten Abendsonnenschein wird an Deck gegessen. Und danach? Danach geschieht ein kleines Wunder. Der Wind dreht etwas mehr auf Ost und legt ein wenig zu. Sollte es jetzt

wirklich wahr werden? Wir warten ab, ob es nicht doch nur ein kleiner Winddreher war. Was würden wir tun, wenn nicht? Also Spi weg, Groß auf Backbord schiften, Genua auf Steuerbord ausbaumen, Kuttersegel auf Backbord zusätzlich setzen. Dann könnten wir 260 – 270° laufen und wenn der Wind in seiner Stärke (14-16 Kn) und aus seiner etwas nordöstlichen Richtung weiter kommt, wäre jede versegelte Seemeile auch eine Meile zum Ziel.

Um 20.30 Uhr Bordzeit fällt dann die Entscheidung. Unser „Plan“ soll umgesetzt werden Und damit beginnt in der Dunkelheit, nur von Stirnlampen und Decklicht kümmerlich erhellt, eine Manöverfolge, die unserer bunt zusammengewürfelten Crew alles abverlangt und sie an ihre Grenzen führt, zumal nicht nur alle Segel im Spiel sind, sondern bis auf Groß- und Genuafall alles laufende Gut bedient und bearbeitet werden muss einschließlich beider Spinnakerbäume. So gibt es naturgemäß die eine oder andere kleine Panne, zeitliche Verzögerungen. Es wird lauter an Bord; unsere beiden Alpha-Tiere Ronny und Michael geraten verbal aneinander. Doch nach gut einer halben Stunde ist es geschafft. Alles steht, das Schiff liegt auf Kurs wie geplant (260-270°) und läuft bei 14-16 Kn Wind gute 7 Kn.

Wenn das die nächsten Tage so bleibt, haben wir gute Chancen, unseren ersten Platz in unserer Gruppe zu behaupten. Bis auf die Wache verschwinden alle unter Deck und hoffen auf einige ruhige Stunden Schlaf. Die weitere Nacht verläuft reibungslos. Der Mond hat schon beinahe voll

„aufgedreht“ und zaubert mit seinem Schein ein silbernes Band vor uns auf die See.

Freitag, 01.12.2017

(Tag 13)

Das schöne Wetter ist schon fast Normalität. Die drei Musketiere (Genua, Kuttersegel, Groß) leisten hervorragende Arbeit. Die Stimmung ist wieder gut. Unsere beiden „Widder“ haben in einem persönlichen Gespräch die Vorkommnisse des gestrigen Abends erörtert und geklärt; so wie es guter seemännischer Brauch ist, auch beide dazu bereit und in der Lage sind. Tallyho!! Mittag: Etmal 162 Sm. Na also; alles richtig gemacht und jeder freut sich darüber, dass er im Team seinen Teil dazu beigetragen hat.

Der Nachmittag verläuft mit viel Lachen und Erzählen bei einer Fahrt um 7 1/2 Kn. Nach dem Abendbrot, es gibt Spagetti mit Tomatensauce, scharf wie Nachbars Fiffi, zubereitet von Ronny, abgeschmeckt von Thomas, spendiert der Skipper den allerersten Gin/Tonic auf diesem Törn. Und dann beginnen die Nachtwachen. Bei streckenweise 25 Kn Wind bleibt den Wachen nur die Handsteuerung, da Gustav damit ein wenig überfordert ist.

Sonnabend, den 02.12.2017

(Tag 14)

Der Wind steht nach wie vor durch. Die drei Musketiere arbeiten unermüdlich. Sonne? Selbstverständlich!! Wärme? Fast zu viel des Guten. Kleines Ärgernis; der Wind dreht recht auf Südost und wir können leider unseren Idealkurs nicht mehr halten. Mittag: Etmal 183 Sm bei einem Durchschnitt von 7,8 Kn. Das ist gut. An Hand der von der ARC-Leitung übermittelten Ergebnisse haben unsere unmittelbaren Konkurrenten aber auch nicht geschlafen. Gegenüber der More Amore, einem eigentlich wesentlich schnelleren Schiff (More 55) haben wir den Vorsprung von rund 35 Sm halten können. Die Lumiki liegt nach wie vor rd. 100 Sm hinter uns, die A Noi hat ebenfalls den Abstand von rd. 80 Sm noch nicht verkürzen können. Also viel erlauben können wir uns nicht, zumal sie alle auch schon die gleiche Windzone wie wir erreicht haben. Sollten sie jetzt in der Lage sein, ihre besseren Segeleigenschaften gegen unsere alte Dame auszuspielen, haben wir noch einen Berg Arbeit vor uns, zumal wir uns mit windtaktischen Manövern jetzt nicht mehr so leicht aus dem Staub machen können.

Nach gemeinsamer Beratung entscheidet Ronny, dass wir mit dem Wachwechsel um 13.00 Uhr Bordzeit auf den anderen Bug gehen wollen. Und so geschieht es. Das Manöver hat in seinem Ablauf schon etwas profihaftere Züge und der Skipper

(und natürlich auch die Crew) ist zufrieden. Wieder Idealkurs. Westward ho! Geschwindigkeit: knapp 7 Kn.

Mary backt mal wieder Brot (das dritte oder vierte auf dieser Reise). Sie hat den Job des Bäckers von Jürgen übernommen, der in seinem ersten Versuch ein Steinofenbrot fabriziert hat (die Betonung liegt auf Stein!). Ronny als Fachmann hat Bedenken wegen unserer Zähne!

Unser Abendmahl genießen wir an Deck. Ronny und Thomas, assistiert von Carsten, haben ungarisches Gulasch, Buttergemüse und Nudeln zubereitet. Ronny „opfert“ dazu für jeden ein Gläschen vino tinto canario aus el Hiero. Und dann beginnt mal wieder die Nachtroutine, aber erst, nachdem alles abgewaschen ist. Der Vollmond ist so hell, dass er mit seinem Licht den wunderbaren Sternenhimmel fast völlig überstrahlt. Nur die leuchtkräftigsten Sterne haben gegen das Mondlicht eine Chance.

Sonntag, 03.12.2017

(Tag 15)

Nach einer ruhigen Nacht, durch die uns unsere Segel klaglos mit 7 kn gezogen haben, klart es nach anfänglicher Bewölkung doch wieder auf und es wird warm.

Der Wind bleibt im 15-18 kn –Bereich aus Ost, pendelt jedoch mal nach Süd, mal nach Nord, meistens jedoch nach Süd, so

dass wir unsere Kurslinie (mal wieder) überfahren. Die Borduhr wird um eine weitere Stunde zurück gestellt. Mittag: Etmal 173 sm. So könnte es weiter gehen. Die Konkurrenz können wir uns bei nahezu gleichem Abstand noch vom Halse halten Gegen 13.00 Uhr Bordzeit gehen wir auf den anderen Bug (Groß und Kuttersegel an Backbord, Genua ausgebaumt auf Steuerbord) und erreichen damit wieder unseren Zielkurs. Die Manöver klappen immer besser. Fehler: Abnehmende Tendenz. Und was ganz Neues. Alles findet statt zu den Walzerklängen der Wiener Philharmoniker. Während der Manöver konstruieren wir noch einmal einen neuen Holepunkt am Baum für die Großschot und die Bullentalje, da die 1. Konstruktion zwar gehalten hat, doch ein wenig zu weit nach vorn in Richtung Mast gerutscht ist. Die „Neue“ gefällt uns besser.

Übrigens; es ist der 1. Advent. Während unsere Daheim Gebliebenen vielleicht über Weihnachtsmärkte schlendern, Endlosschleifen mit Weihnachtsmusik hören und eventuell den einen oder anderen Glühwein trinken, ist hier nada/zero davon zu spüren. Sodawasser mit Mangosaft, möglichst eiskalt heißt hier die Alternative. Keine Kerze, kein Tannenzweig. Na; bloß nicht sentimental werden.

Nach dem verlängerten Gulasch von gestern und frisch gekochten Kartoffeln kommt die ganz große Überraschung von.....natürlich Thomas. Kaiserschmarrn mit heißen Pfirsichen. Was der Junge mit unseren primitiven Bordmitteln

zusammen zaubert, ist schon genial. So kommt doch noch ein wenig Adventsstimmung auf.

Mit Groß, Kuttersegel und ausgebaumter Genua beginnen die Nachtwachen. Die Wache von 03-06.00 Uhr kriegt dann allerdings erhebliche Probleme. Noch während wir diskutieren, was wir mit der sehr dunklen Front hinter uns machen wollen, dreht der Wind urplötzlich fast um 180° nach Süd und legt von 10 auf 15 Kn zu. Der Bulle verhindert die Patenthalse. In affenartiger Geschwindigkeit nehmen wir Kuttersegel und Genua weg, der Spibaum bleibt abgesenkt auf dem Vordeck. Während dieser Manöver gibt es dann noch als Zugabe Tropenregen, der die Arbeit auch nicht gerade erleichtert. Der Wind legt noch mehr zu und wir bergen auch noch das Groß. Lediglich mit dem wieder gesetzten Kuttersegel versuchen wir, etwas mehr Stabilität ins Schiff zu bringen.

Nach einer guten halben Stunde normalisiert sich die Situation wieder. Der Wind dreht auf seine alte nordöstliche Richtung zurück. Genua statt Kuttersegel, etwas später auch das Groß wieder hoch. Wir laufen wieder Idealkurs 260-265° mit 7 Kn. Puh ha, dass war doch eine etwas haarige Situation. Der Rest der Nacht verläuft ruhig.

Montag, 04.12.2017

(Tag 16)

Keine wesentlichen Änderungen. Wir können immer noch relativ gut auf das Ziel zu laufen.

Der Himmel ist bewölkt, teilweise bilden sich Regenfronten, die uns jedoch zunächst verschonen. Aber irgendwann erwischt es uns doch. Wie spielen die Risikokarte, lassen die Segel stehen und warten ab. Der Wind wird zunehmend stärker, ändert aber nicht seine Richtung. Und dann kommt der Regen, es schüttet wie aus Eimern, tropisch heftig. Im Nu sind wir alle klitschnass, laufen dafür aber 9-10 Kn. Das ist doch auch etwas: Nach einer $\frac{3}{4}$ Stunde ist dann die Regenfront durch und wir ziehen wieder mit 7 Kn Richtung St. Lucia. Mittag: Etmal 164 Sm. Nachmittags kommt ein wenig Unruhe auf. Eine Yacht kommt unter Spi aus Südwest, geht hinter uns durch und läuft in nordwestlicher Richtung. Kann mit dieser Besegelung unseren Kurs nicht halten. Nach den Mittagspositionen der ARC ermittelt Jürgen, dass es sich allenfalls um ein Schiff der Division 1, Gruppe B handeln könnte. Entweder die Odessa oder die Region 33. Schiffe, die nach ihrem TCF eigentlich schon längst vor uns liegen müssten. Sollen wir auch den Spi setzen und unseren Direktkurs verlassen? (Um dann festzustellen, dass der „Gegner“ doch schneller ist). Oder bleiben wir mit unserer Besegelung auf unserem Kurs? (7 Kn sind doch auch nicht schlecht). Das andere Schiff muss ja auch irgendwann wieder „herunterkommen“ und ob seine größere Geschwindigkeit ausreicht, um vor uns die Kurslinie zu erreichen, bezweifeln wir. Wir bleiben doch lieber auf der Hypotenuse und überlassen ihm die Katheten.

Ronny, genervt, verschwindet nach unten und beginnt mit der Vorbereitung seines überall gepriesenen Speckkartoffelsalates. Nicht schlecht!!!, auch die dazu gereichten Bockwürste. Die Nachtwachen werden durch gelegentliche Regengüsse durchfeuchtet. Die dritte Nachtwache spielt dann „Wer hat Angst vor der schwarzen Wand?“. Safety first. Alle Segel werden vorsichtshalber weggenommen. Aber Gottseidank steckt in ihr nicht unheimlich Wind. Nach ihrem Abzug werden wieder alle Segel gesetzt und die gute Fahrt geht weiter.

Dienstag, 05.12.2017

(Tag 17)

Der Tag begrüßt uns warm, feucht und bewölkt. Immer noch guter Wind von Backbord (15-17 Kn). Gegen 11.00 Uhr Bordzeit schiften wir. Das Manöver klappt gut. Ronny ist zufrieden. Wir auch. Groß steht jetzt mal wieder an Steuerbord. Wir laufen nach wie vor um die 7 Kn. Mittag: Etmal 181 Sm. Unsere stärkste Leistung bisher. Unsere unmittelbaren Gegner: Die More Amore schwächelt oder hat Probleme, liegt jetzt gut 65 Meilen hinter uns (es waren

tagelang nur um die 30 Meilen), Die Lumiki liegt 90 Meilen zurück (auch etwas zurück gefallen). Der Abstand zur A Noi beträgt rd. 120 Meilen (hat auch etwas nachgelassen). Die Pixel und die Vahine haben sich ein wenig nach vorn gearbeitet. Abstand zu uns rd. 80 Meilen. Und je näher wir dem Ziel kommen (jetzt noch gut 400 Meilen), desto schwieriger wird es für unsere unmittelbaren Gegner, uns noch „platt“ zu machen. Aber; abgerechnet wird erst am Schluss. Der Nachmittag und Abend verläuft dann ohne weitere Aufreger. Die Spagetti in Tomatensauce von Thomas sind mal wieder einsame Spitze.

Mittwoch, 06.12.2017

(Tag 18)

Der Nikolaustag beginnt nach einer ruhigen Nacht erstmals wieder mit Sonne sowie blauem Himmel. Es wird sehr schnell sehr warm. Nach dem Frühstück, zu dem es ein gekochtes Ei gibt (also doch nicht Nikolausi sondern Osterhasi), schiften wir mal wieder, um auf unserer Kurslinie weiter in Richtung Ziel herum zu „eiern“. Wind bleibt konstant um die 15 Kn aus Ostsüdost, Geschwindigkeit so um und bei 7 Kn. Mittag: Etmal 167 Sm. So langsam nimmt die Distanz ab. Es geht auf

den Rest. Richtig Angst oder Druck macht uns derzeit kein Schiff von hinten. Die Abstände bleiben gleich, haben sich zu einigen sogar etwas vergrößert. Also weiter so. Am Nachmittag verschaffen wir uns dann selbst ein wenig Aktion, in dem wir die Genuaschoten „umtauschen“, da sie vor den Palsteks am Horn durch den Spinnakerbaumbeschlag auf Grund des Ausbaumens nahezu aufgescheuert sind. Es geschieht so elegant, dass wir kaum Fahrt dabei einbüßen. Dann herrscht wieder Ruhe. Einige schlafen, andere liegen im Schatten des Groß an Steuerbord. Ronny spielt Kanalratte, säubert akribisch die Bilge und fahndet gleichzeitig nach der Stelle, durch die immer wieder Wasser in die Bilge dringt. Fündig wird er allerdings nicht. Trotzdem spendiert er mal wieder einen Gin/Tonic, zubereitet von Carsten.

Abends gibt es.....richtig geraten Gulasch, diesmal mit Kartoffeln. Mit gleichbleibendem Wind (15 Kn) und 6/7 Kn Fahrt geht es dann in die Nacht. Sie verläuft problemlos und zäh, ab und zu unterbrochen durch kräftige Regenschauer. Sieht in der Nacht doch alles sehr bedrohlich aus.

Donnerstag, 07.12.2017

(Tag 19)

Wieder ein schöner Sonnentag mit weißen Wattebäuschen. Die Regenfronten haben sich verzogen. Immer noch gleiche Besegelung, gleicher Wind und gleiche Geschwindigkeit.

Mittag: Etmal 159 Sm. Noch 85 Meilen. Wir stehen etwas nordöstlich von St. Lucia, wollen dann später schiften und auf die Nordspitze von St. Lucia, Pigeon Island zulaufen. Wenn alles gut geht, werden wir so gegen Mitternacht, hoffentlich noch am heutigen Tage, die Ziellinie queren. Schon eine merkwürdige Vorstellung nach 19 Tagen auf See. Die unmittelbaren Gegner haben wir immer noch im Griff und hoffen, dass hier nichts mehr „anbrennt“.

Die Wetterverhältnisse erlauben uns, stramm weiter zu laufen. Gegen 17.00 St. Lucia-Zeit sehen wir Land. Die Südspitze von Martinique. Es ist kaum zu fassen, aber wahr. Richtiges, massives Land ungefähr 29 Sm vor uns. Große Freude erfüllt uns alle, aber noch sind wir nicht da. Der Wind frischt auf. 20/25 Kn, mit rauschender Fahrt geht es voran. Gegen 18.00 Uhr kommt dann das Kommando. Halsen! Also Kuttersegel weg, Spibaum von der Genua abschlagen, Genua einrollen. Dann Großsegel dicht. Durch den Wind und Öffnen des Groß. Plötzlich schreit Jürgen: „Stop, der Schäkel am Baum ist aufgebogen!“ Halleluja, das hätte ja böse enden können. Der Baum wird gesichert und die Reparatur beginnt. Neuer Schäkel, den Bolzen mit der Wapuza angeknallt. Das Groß wird vorsichtig geöffnet. Die Genua wird wieder gesetzt, allerdings nicht ganz ausgerollt. Die 25 Kn Wind verschaffen uns gut über 7 Kn. Martinique und die „tröstenden“ Lichter wandern an Steuerbord achterraus. Die Dunkelheit kommt in diesen Regionen urplötzlich, ohne Dämmerung. Es dauert noch gut zwei Stunden, bis vor uns die Nordspitze von St. Lucia auftaucht. Wir kündigen auf Kanal 74 unsere Ankunft

an. Alle sind an Deck. Die dunkle Landmasse wächst immer größer empor. Jetzt noch Pidgeon Island (an Backbord), anluven und vor uns liegt die Rodney Bay mit ihren vielen unterschiedlichen Lichtern. Wo ist jetzt die Ziellinie? Backbord soll eine gelbe Tonne mit Blinklicht liegen, Steuerbord das Zielschiff, ebenfalls mit einem Blinklicht ausgestattet. Gegen das Lichtermeer schwer auszumachen. Aber wir finden sie. Ein Fotograf tobt mit einem Schlauchboot um uns herum. Dann das Signal des Zielschiffes. Es ist genau 21.09 Uhr.

Das war es. We did it! Genua weg, Groß weg und unter Maschine in den bei Dunkelheit sehr unübersichtlichen Hafen. „Liegeplatz an Steg C 24“ wird uns über Sprechfunk mitgeteilt. Mit einem roten Blinklicht werden wir eingewiesen. Kurz darauf ist das Schiff fest. Maschine aus.

Auf dem Steg werden wir von Mitarbeitern der ARC begrüßt, es gibt für jeden einen kleinen Schluck Rumpunsch, dem nach allgemeiner Meinung der Rum „fehlt“. Man gratuliert uns zum ersten Platz in unserer Gruppe, zum 16. Platz über alles und zum 7. oder 8. Platz in der Cruising Division (127 Teilnehmer), d.h. ohne die Multihulls und die Racing Division. Bei 222 gemeldeten und letztendlich 196 gestarteten Schiffen ein hervorragendes Ergebnis. Die ARC-Mitarbeiter verziehen sich langsam und mit ihnen auch der Rumpunschwagen. Einige von uns wollen noch unbedingt eine Pizza im Regattadorf vertilgen, der Rest geht zu Bett. Erstmals wieder Ruhe im Schiff.

Epilog

Freitag, 08.12.2017 bis zum Sonntag, 17.12.2017

Der Rest ist dann relativ schnell erzählt. Die nächsten beiden Tage verbringen wir damit, das Schiff wieder in einen ordentlichen Zustand zu bringen. Dies bezieht sich sowohl auf das Innenleben (Toiletten, Küche, Eischränke, Bodenbretter, Vorschiff, Ankerkasten) als auch auf Reparaturen am stehenden und laufenden Gut (Aus- und Einbau des Großschotholebügels, nachdem Ronny und Carsten ihn in einer Werft fachgerecht geschweißt haben, Großfall und Großschot neu betakeln, da aufgescheuert, Ankerkette und Anker wieder montieren, Leinen trocknen und so weiter und so weiter. Dabei macht uns am Freitag ein fast ununterbrochenes Schauerwetter das Leben schwer, am Sonnabend fegt ein Nordoststurm mit 7-8 Bft über die Insel. Wir sind froh, im Hafen zu sein. Zwischendurch fahren wir raus in die Rodney Bay zum Baden, nach dem der Wind etwas nachgelassen hat. Am Sonnabendabend geht es dann in ein für seine Steaks bekanntes In-Lokal (Big Chef). Thanksgiving from the crew to the skipper and co-skipper. Das Essen ist ausgezeichnet, hat aber auch seinen Preis. Ein fröhlicher und unbeschwerter, harmonischer Abend, bei dem einige „Temperamente“ kaum wieder zu erkennen sind.

Den Sonntag und den Montag verbringen wir dann wieder auf See, d.h. nach dem Frühstück (wie immer bei Elena), bei dem wir uns alle von Mary gefühlvoll verabschieden (sie fliegt schon zurück nach England), laufen wir aus in Richtung Süden zu den Pitons, zwei relativ hohe Vulkankegel, die Wahrzeichen St. Lucia. Gemütlich ziehen wir unter Genua und herrlichem Wetter an der Westküste der Insel entlang. Es kommen erstmals so richtige Urlaubsgefühle auf. In der traumhaften Bucht zwischen den beeindruckenden Pitons finden wir eine Mooring und beschließen zu bleiben. Carsten und Thomas schwimmen für einen Drink an Land. Bei ihrer Rückkehr verkünden sie uns, dass sie mit Einheimischen gesprochen haben, die für uns am Abend eine Beachparty mit gegrilltem Fisch, Hummer und sonstigen Leckereien organisieren wollen. Große Begeisterung. Und in der Tat, es wird eine Party, die nicht nur wegen des phantastischen Essens sondern auch wegen des ausgeschenkten Rumpunsches, der nicht nur den stärksten Eskimo vom Schlitten haut, in die Geschichte eingehen wird. Den Ablauf zu beschreiben, würde Seiten füllen. Ein einmaliger, wundervoller und so nie wiederholbarer Abend, den trotz allem keiner von uns missen möchte. Übrigens; das war zugleich auch der 2. Advent.

Am nächsten Vormittag verlassen wir diesen herrlichen Erdenfleck und tuckern unter Motor wieder gemütlich nach Norden. Zwischendurch noch einen Abstecher in die Marigot Bay, ein ehemaliges Piratennest, heute mit vielen Moorings ausgestattet. Die vorgelagerte, mit Palmen bewachsene

Sandbank macht diese Bucht zu einem echten hurrican hole, in dem man sich bei solchem Wetter gut verstecken kann. Unser Landgang ist etwas enttäuschend bis auf ein phantastisches Hotel am Ende der Lagune (Capella). In der Rodney Bay Marina erwartet uns dann eine große unangenehme Überraschung. Unser Liegeplatz ist von der ARC neu vergeben worden. In der letzten Ecke des Hafens wird uns ein Sch...platz zugewiesen. Müde und enttäuscht „binden“ wir unser Schiff an.

Für den Dienstag ist eigentlich der Monteur von Raymarine eingeplant, der alle Instrumente wieder auf Vordermann bringen soll. Ronny, Jürgen, Michael und Carsten bleiben daher am Schiff, während Florian, Thomas und ich einen ganztägigen, hochinteressanten Ausflug mit einem Taxi „um die Insel herum“ machen. Techniker: Fehlanzeige. Abends startet dann die große Willkommensparty der ARC im Hafengelände. Freie Getränke, freier Imbiss, eine tolle Steel-Band. Es geht bis in die frühen Morgenstunden.

Der Mittwoch sieht uns dann wieder bei der Arbeit an und unter Deck. Eigentlich gibt es immer etwas zu tun. Zwischendurch bummeln die einen oder anderen durch den Hafen und genießen das nach wie vor wunderschöne Wetter bei einem Kaffee oder einem kühlen Bier. Thomas packt seine Sachen und verlässt das Schiff in Richtung Hotel. Er will mit seiner Frau noch eine gute Woche Urlaub auf St. Lucia machen.

Abends geht es dann in den „Spinnaker“, ein uriges Strandrestaurant, das randvoll mit segelnden und nicht segelnden Touristen gefüllt ist. Es ist insbesondere bekannt für seine Fisch- und Hummergerichte. Und einige von uns haben schon wieder Appetit auf Lobster. Unterhaltung ist bei dem herrschenden Lärm einfach unmöglich. Trotzdem ein interessantes Ambiente mit Atmosphäre, die hauptsächlich zum Schauen einlädt. Auf dem Rückweg bleiben einige noch an der Bar im Hafen hängen. Hier nehmen wir von Thomas, der noch mit uns im Spinnaker war, endgültig Abschied. Jetzt sind wir nur noch zu Sechst. So langsam löst sich unsere Crew auf.

Am nächsten Tag geht es früh hoch, Tanken und dann ab nach Martinique. Es wird noch einmal ein wunderschöner Segeltörn, der mit einem Bad in der Bucht von Le Marin endet, bevor wir in die riesige Marina einlaufen. Ronnys Ängste hinsichtlich des vorgebuchten Liegeplatzes erweisen sich Gott sei Dank als unbegründet. Nach mehrmaligen Anrufen über VHF kommt ein Marinere im Motorboot und weist uns den gebuchten Platz zu. Hier endet nun diese Seereise endgültig. Heute ist Donnerstag, der 14.12.2017, 13.33 Uhr Ortszeit. Wir flüchten uns vor der fast unerträglichen Hitze unter die schnell aufgezogenen Sonnensegel. Nach Abklingen der Mittagshitze und bei Aufkommen einer leichten Brise beginnen wir mit den ersten „Abwrackarbeiten“. Das Kuttersegel wird abgeschlagen und fachgerecht zusammengelegt. Gleiches geschieht mit der Genua, die morgen zur Reparatur zum Segelmacher muss.

Und wieder geht einer von Bord. Florian verabschiedet sich und wird von Hans, einem Bekannten von Ronny, zum Flughafen nach Fort de France gebracht. Seine Maschine fliegt kurz vor Mitternacht nach Europa zurück. Abends geht es dann in die „Mango Bay“ zum Essen und nach einem kleinen Gang durch den Hafen in die Koje.

Und die Arbeit geht nach dem Frühstück weiter. Wir ziehen eine neue Genua auf, das Schlauchboot wird aufgepumpt und einsatzfähig gemacht, abschließend auf dem Vorschiff verzurrt. Die Reffleinen, die doch gelitten haben, werden gegen neue ausgetauscht. Das ganze Schiff wird innen und außen gereinigt und auf Vordermann gebracht. Der Techniker von Raymarine, den Ronny und Jürgen aufgetrieben haben, macht sich über die überwiegend nicht mehr funktionierenden Geräte und Instrumente her. Doch es gelingt auch ihm nicht, alles wieder zum Laufen zu bringen. Ronny ist total genervt, baut seinen Frust mit dem Reinigen der Kühlschränke ab. Wir lassen ihn lieber in Ruhe. Die feuchte Hitze macht uns allen doch sehr zu schaffen. Mit Einbruch der Dunkelheit kommt dann eine frische Brise, die uns herunterkühlt. Nach ausgiebigem Duschen (die Borddusche funktioniert klaglos) wandern wir zu einem „Italiener“, der uns nach einer kreolischen Vorspeise eine köstliche Entenbrust und einen geschmackvollen Rotwein serviert. Es ist unsere letzte gemeinsame Abendmahlzeit, denn morgen geht es endgültig nach Hause.

Der Sonnabend verläuft mit kleineren Aufräumarbeiten (Ronny fällt immer noch etwas ein) und dem Packen der eigenen Klamotten. Der Techniker setzt unverdrossen seine Arbeit fort; ohne durchschlagenden Erfolg. Hans holt Carsten ab, bringt ihn zum Flughafen. Jetzt sind wir nur noch vier.

Um 14.00 Uhr kommt dann unsere Taxe; ein letzter Blick auf die Cheri, die uns so treu und brav und vor allen Dingen so erfolgreich über den Atlantik gebracht hat. Nach einem endlos erscheinenden Flug mit Zwischenstopp in Bridgetown landen wir dann am Sonntag in München; Jürgen fliegt von hier aus weiter nach Düsseldorf. Und wir drei, die in dieser Formation die Reise in Hamburg angetreten haben, klettern in den Flieger nach Hamburg- Fuhlsbüttel, wo wir dann mit einer halben Stunde Verspätung landen und von unseren Frauen freudig empfangen werden.

ENDE

