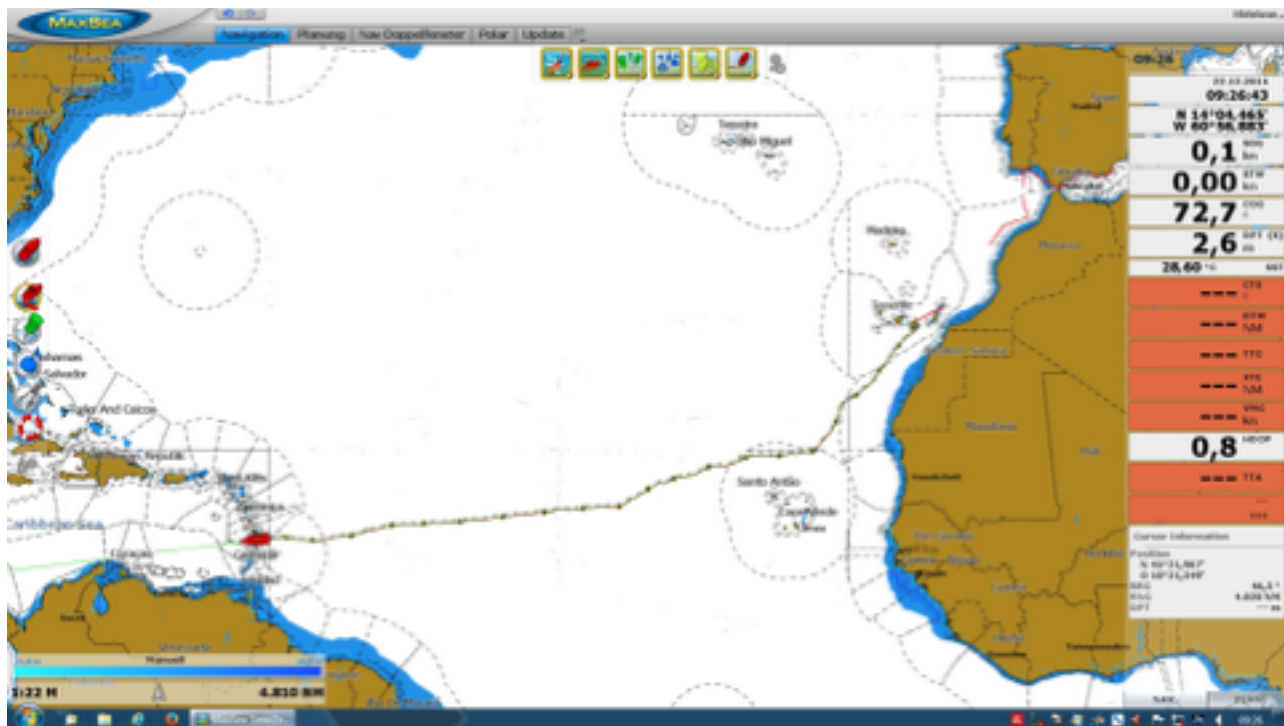


November/Dezember 2014

Atlantiküberquerung

von Las Palmas de Gran Canaria nach Rodney Bay, Saint Lucia

Zur Orientierung hier zuerst ein Screenshot nach der Ankunft in Saint Lucia.



Tag 0: Sonntag, 23.11.2014

In der Nacht hat der Wind wie angekündigt angefangen, stark zu wehen. Um 08:00 bläst es mit 6 Bft, in Böen 7 - 8, immer wieder mit Schauern. Gar kein kanarisches Wetter. Aber man muss es so nehmen, wie es ist und die Tendenz ist immerhin freundlich.

Um 09:27 kommt eine eMail von der ARC mit der Verschiebung des Startzeitpunktes um mindestens 18 Stunden. Um 11:00 sollen wir neue Nachrichten auf UKW Kanal 72 erhalten.

Danach kommt Jörg von yachtfunk.com. Er hat eine deutsche Funkrunde täglich um 16:00 UTC auf 6.227 oder 8.297 kHz mit derzeit 13 Teilnehmern organisiert. Danke dafür.

Um 11:00 wird die Verschiebung bestätigt. Genauer um 15:00 auf Kanal 09.

Im Viertelstundentakt wechseln Sonnenschein mit Regenschauern und starken Windböen. Wir sitzen im Salon und freuen uns, im sicheren Hafen zu liegen und dieses Wetter nicht auf offener See erleben zu müssen.

Um 15:00 kommt der neue Terminplan: Verlassen des Liegeplatzes ab 10:00 und Start um 11:00 Uhr. Die Wettervorhersage verspricht für diese Zeit 4 Bft. ohne Regen. Schauen mer mal.

Die neuen Startlinien liegen wesentlich näher am Hafen, da wird es morgen eng werden. Der Grund liegt wohl darin, dass an einem Arbeitstag kein so grosser Bereich abgesperrt werden kann. Am Abend gehen wir nochmal in der Marina essen, wer weiss, wann dies das nächste Mal möglich ist.

Tag 1: Montag, 24.11.2014

Als wir aufstehen, haben sich die Regenwolken verzogen und bis 09:00 hat der Wind auf angenehme 3 - 4 Bft. abgeflaut. Wir bereiten die Abfahrt vor: Müll entsorgen, Wasser und Strom abklemmen, Ablegemanöver besprechen. Das Frühstück fällt aus, weil wir vor Nervosität keinen Hunger haben. Das polnische Schiff vor uns läuft schon um 10:00 aus, wir lassen uns Zeit, da die Startlinie nur eine halbe Seemeile vom Hafen entfernt liegt. Nach und nach verlassen die

Katamarane die Vela Latina, wir gehören um 10:40 zu den Letzten. Das Ablegemanöver und die Ausfahrt durch den schmalen Zugang klappen bei leichtem Wind problemlos und dann warten wir unter Motor die letzten Minuten bis zum Start. Aus dem Hauptbecken der Marina kommt in



ununterbrochener Folge eine Yacht nach der anderen. Um 11:00 ertönen das Startsignal und ein Kanonenschuss, um 11:02 setzen wir die Genua und um 11:11 überqueren wir die Startlinie von Nord nach Süd gemeinsam mit circa 180 anderen Yachten. Wir umarmen uns in Hochstimmung und



wünschen uns eine gute und sichere Reise.

Um uns an die See zu gewöhnen, haben wir beschlossen, am ersten Tag in jedem Fall nur mit der Genua zu segeln. Ausserdem entfernen wir uns von Land, um die sog. Accelerationszone zu umfahren, das ist eine Zone, in der die Windgeschwindigkeit aufgrund der Berge üblicherweise um etwa 10 kn zulegt. So liegen wir schnell im hinteren Drittel des Feldes, aber wir widerstehen der Versuchung, mehr Segel zu setzen, was sich bald als richtig erweist. Im Verlauf der nächsten Stunden frischt der Wind immer mehr auf und erreicht schliesslich 6 bis 7 Bft., was uns nur unter Genua eine Geschwindigkeit von 6 - 7 kn beschert. Wir ändern den Kurs auf 220 Grad (ganz grob Richtung kapverdische Inseln) und passieren um 18:00 Maspalomas, die Südspitze von Gran Canaria im Abstand von 10 sm. Herrlichstes Segeln mit Wind und Welle von achtern und wenig Schaukelei. Die Steuerarbeit übernimmt Mogli, so nennen wir unseren Autopiloten und Mogli macht seine Arbeit hervorragend. Nach dem ersten Sonnenuntergang auf See gibt es belegte Brote, auf aufwendiges Kochen verzichten wir heute. Ausserdem wird Mogli von Kompass- auf Windsteuerung umgestellt, um ungewollte Halsen zu vermeiden. Das bedeutet, dass BearBaloo immer in einem bestimmten Winkel zum Wind gehalten wird, dadurch muss die Segelstellung nicht verändert werden und wir haben uns vorgenommen, aus Sicherheitsgründen Nachts möglichst auf Segelmanöver zu verzichten. Das bedeutet natürlich, dass sich bei einer Winddrehung auch der Kurs ändert, aber so genau brauchen wir das bei noch 2.800 sm nicht nehmen. Kurz nach der Südspitze Gran Canarias kreuzt eine Gruppe Delfine unseren Kurs, spielt mit unserer Bugwelle und macht elegante Sprünge. Wir nehmen das als gutes Omen.

Um 18:00 beginnt auch Evas Wache bis 22:00, dann bin ich bis 02:00 dran und danach übernimmt Nici bis 06:00. Die Yachten sind noch dicht beieinander (meist mehr als eine sm Abstand untereinander) und die Positionslichter sind gut zu erkennen: grün, wenn wir deren Steuerbordseite (rechts), rot, wenn wir deren Backbordseite sehen und weiss, wenn wir deren Heck sehen. Allerdings sind nachts die Entfernungen kaum zu schätzen, da sind die AIS-Signale und das Radar eine grosse Hilfe.

Ab 23:00 nimmt der Wind ständig ab, bis um 01:45 völlige Flaute herrscht, es ist schon merkwürdig, zu welchen Kapriolen das Wetter fähig ist. Wir starten den Motor und rollen die Genua ein, nach den AIS-Signalen machen das die meisten Yachten um uns herum auch so, nur wenige dümpeln mit 0,5 kn oder weniger auf der Stelle. Nach einer Stunde kommen wenigstens wieder 10 kn Wind (3 Bft), und wir können wieder segeln, wenn auch langsam.

In dieser Nacht wechselt der Wind noch mehrfach zwischen 0 und 15 kn und Nici ist während ihrer Wache voll mit Manövern beschäftigt, auch weil sie den Kurs wegen anderer Yachten anpassen muss. Sie macht das ganz hervorragend.



Tag 2: Dienstag, 25.11.2014

Um uns von den Strapazen der Nacht zu erholen, lassen wir die Genua stehen, obwohl dafür zu wenig Wind ist. Wir machen nur 2 - 4 kn und fallen zurück. Eva bereitet das Frühstück, für mich Erdbeerbrot mit heisser Schokolade und Orangensaft, wie zuhause in München.

Die Funkrunde der ARC für Schiffe mit Startnummer 117 - 220 (wir haben die Nummer 118) um 12:00 verpasse ich, weil ich mich um eine Stunde irre. Um 13:00 ist die Funkrunde für Schiffe Nr. 21 bis 116, wir hören hinein, aber die Qualität ist so schlecht, dass wir kaum etwas verstehen.



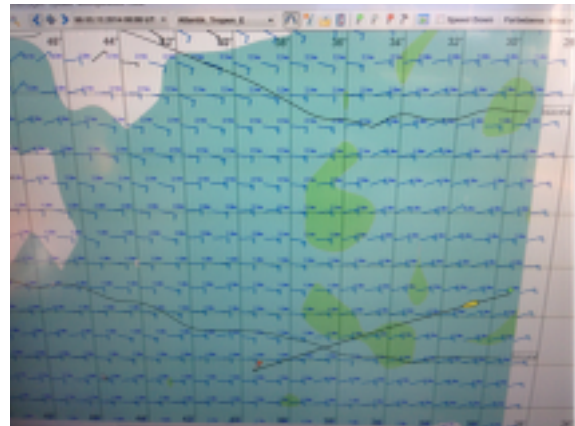
Um 14:00 ist es dann soweit: wir setzen den Parasailor. Das ist ein 156 m² grosses Vorwindsegel wie ein Spinnaker, nur mit einer Öffnung und einem "Flügel" in der Mitte. Dadurch soll es stabiler stehen, Windböen besser abfedern können und so einfacher zu bedienen sein. Anfänglich haben wir so unsere Schwierigkeiten damit, aber als wir auf einen reinen Vorwindkurs gehen, steht es ganz gut und Mogli kommt damit zurecht, wenn der Kurs mal eingestellt ist. Wunder kann es aber auch keine vollbringen, bei Wind unter 10 kn machen wir nur magere 3 kn Fahrt, für 5 kn Fahrt benötigen wir 14 kn Wind.

Um 16:00 unterhalten wir uns in der deutschen Funkrunde mit Eckhard von der Loni3 auf 6227 kHz. Er steuert einen deutlich nördlicheren Kurs. Später kann ich meinen Vater über das Satellitentelefon erreichen, Sabine geht leider nicht an ihr Handy. Da das frische Obst verbraucht werden muss, gibt es heute Tomatensalat und Eva isst ihre fünfte Avocado,

da diese schnell reif werden.



Am Abend befinden wir uns ca. 120 sm südwestlich von Teneriffa und wir erhalten das neueste Grib-File per eMail von



Wetterwelt für unseren Bereich. Danke für die schnelle Reaktion. Grib bedeutet "gridded binary" und ist ein Datenformat, mit dem grosse Datenmengen speichersparend gepackt werden können. Die Datei enthält Wetterdaten für die nächsten 5 Tage. Nach der Vorhersage werden wir die nächsten 2 Tage Wind aus Nordost bis Ost mit 10 - 15 kn haben mit Böen < 20 kn. Wir entschliessen uns, den Parasailor bei dieser Vorhersage auch in der Nacht stehen zu lassen, was wir ursprünglich nicht wollten, aber Mogli steuert inzwischen so zuverlässig, dass wir es versuchen wollen. Am Horizont sind nur noch 2 Yachten zu erkennen. Eine davon, deren Namen wir nicht kennen, da sie entweder kein AIS hat oder dies ausgeschaltet hat, segelt die ganze Nacht parallel zu uns mit etwa der gleichen Geschwindigkeit im Abstand von 3 sm. Nachdem der Mond um 23:00 untergegangen ist, wird es stockdunkel. Der Sternenhimmel mit der Milchstrasse ist wieder ein beeindruckender und ergreifender Anblick, aber für längere Beobachtungen ist es mir noch zu kalt (21 Grad Lufttemperatur). Immerhin ist die Wassertemperatur seit Las Palmas um ein halbes Grad gestiegen auf 23,5 Grad.

Tag 3: Mittwoch, 26.11.2014

Um 06:30 piept Mogli und meldet: Kursdaten fehlen. Ich muss sofort zum Steuerstand und von Hand steuern, da der Autopilot ohne Kursdaten nicht steuern kann und auf standby geht. Es dauert mehrere Minuten, bis ich alle Systeme heruntergefahren und wieder gestartet habe und Mogli wieder steuern kann. Dieser Fehler kommt etwa einmal pro Woche und es ist mir schleierhaft, warum. Elektronik eben.

Ansonsten breitet sich allmählich Routine aus. Nici beschäftigt sich mit dem Conservation Project, an dem sie sich beteiligt hat. Dabei wird sie alle drei Tage



Wasserproben entnehmen, die dann analysiert und ausgewertet werden. So sollen Daten insbesondere über die Verschmutzung des Atlantiks mit Plastikteilchen gewonnen werden.

Unser Etmal, das ist die Strecke von 12:00 des Vortags bis 12:00 heute Ortszeit beträgt 117 sm. Insgesamt haben wir in den ersten 2 Tagen ca. 224 sm zurückgelegt und ca. 2.600 liegen noch vor uns. Ab Mittag läuft der Wassermacher und produziert etwa 400 L Trinkwasser, womit unsere Tanks wieder gefüllt sind.

BearBaloo läuft unter Parasailor mit Wind von achtern wie auf Schienen und so entschliesst sich Nici, zum Mittagessen "Atlantikburger" zuzubereiten. Wie Hamburger, nur mit einem kleinen Steak statt Hackfleisch und schmeckt hervorragend. Inzwischen haben sich die Schiffe so verteilt, dass wir allein auf dem Atlantik zu sein scheinen, rings herum ist kein Schiff mehr zu sehen. Nur über Funk können wir noch Kontakt halten. Der Wind



dreht

nördlich und frischt immer weiter auf. Am Nachmittag erreichen wir einmal 9,4 kn bei 22 kn Wind. So macht Segeln Spass. Allerdings wird dabei unser Kurs immer südlicher und so beschliessen wir, den Parasailor zu bergen und unter Genua einen westlicheren Kurs einzuschlagen. Das Bergen des 156 m2 grossen Segels war bei gut 20 kn Wind gar nicht so einfach, doch Alles in Allem hat es gut geklappt. Insgesamt haben wir einschliesslich Vorbereitung, Wegstauen des Segels und Setzen des neuen Segels eine Stunde gebraucht. Aber wir wollen schliesslich keine Regatta gewinnen, sondern entspannt segeln.

Leider ist es mit der Entspannung ganz schnell vorbei, denn der Generator schaltet sich ab und sieben Mal gelbes Blinken bedeutet "No Raw Water Flow". Aus irgend einem Grund fliesst kein oder zu wenig Kühlwasser. Wegen der einbrechenden Dunkelheit muss die Fehlersuche und Reparatur auf morgen verschoben werden. Hoffentlich finden wir den Fehler und haben das richtige Ersatzteil dabei, denn sonst haben wir ein Problem, da die Solarzellen unter Anderem wegen viel Wolken nur ein Viertel der geplanten Leistung bringen. Um die Batterien wieder zu laden, läuft für 5 Stunden der Steuerbord-Motor mit, an dem eine starke Lichtmaschine angeflanscht ist. Wegen der Wassererzeugung und dem Kochen haben wir heute besonders viel Strom verbraucht.

Die Nacht verläuft ereignislos und BearBaloo zieht mit 4 - 5 kn seine Bahn. Nur auf dem AIS sehen wir, dass die Simple Abundance ca. 15 sm neben uns einen ähnlichen Kurs eingeschlagen hat.

Tag 4: Donnerstag, 27.11.2014

Am Vormittag wird die Bedienungsanleitung des Generators studiert. Unter Troubleshooting gibt es eine Liste von Kontrollen und Überprüfungen, die wir Punkt für Punkt durchgehen. Um das in Ruhe durchführen zu können, haben wir trotz wenig Wind (3 Bft) nur die Genua gesetzt, was zwar die Geschwindigkeit auf 3-4 kn herabsetzt, aber auch die Schiffsbewegungen deutlich reduziert. Nach der Kontrolle der Seeventile und des Wasserfilters finden wir im Kühlwasserzulauf eine in der Beschreibung nicht enthaltene zusätzliche Wasserpumpe mit einem Einbauteil davor. In dem transparenten Schlauchstück zwischen Seewasserventil und Einbauteil entdeckt Nici eine dunkle Masse und meint, das schaut aber komisch aus. Schnell bauen wir dieses Teil aus und finden es auf ca 5 cm mit Tang verstopft. Der Schlauch ist schnell gereinigt, aber das Einbauteil, das wohl eine Art Vorfilter oder Rückschlagventil sein soll, erweist sich als widerspenstig. Wir brauchen eine Stunde, bis alle Tangreste mit kleinem Schraubenzieher, Pinzette und Spitzzange entfernt sind.

Dann alles wieder eingebaut und Generator gestartet und siehe da: er läuft wieder einwandfrei. Aber dann der nächste Schreck: es fließt kein Ladestrom. Ich kann es nicht glauben: es könnte doch auch mal etwas problemlos funktionieren. Nach kurzer Suche ist der Übeltäter gefunden: irgendeiner der vielen Sicherungsautomaten hat ausgelöst. Wir haben wieder 200 A Ladestrom und mir fällt ein Stein vom Herzen.

Zur Feier des Erfolges und zur Stärkung gibt es einen griechischen Salat von Eva mit einem Bierchen und um 14:00 werden wir noch mit einer Gruppe Schweinswale belohnt, die eine halbe Stunde um uns herum schwimmen. Nici und Eva machen zahlreiche Bilder aber es ist schwer, den richtigen Moment zu erwischen. Am Nachmittag genießen wir entspanntes Segeln bei Sonne und Geschwindigkeiten von bis zu 9 kn bei 20 kn Wind. BearBaloo läuft dabei so ruhig, dass die Gläser und (Wasser-)Flaschen auf dem Salontisch nicht umfallen.

Am Abend wird die Genua auf das erste Reff und das Gross auf das zweite Reff verkleinert und die Nachtwachen beginnen. Mehrfach tritt wieder der Fehler mit den verlorenen Kursdaten auf, sodass wir nur wenig Schlaf finden. Noch vor Sonnenaufgang läuft alles wieder einwandfrei.



Tag 5: Freitag, 28.11.2014

Der Morgen begrüsst uns bewölkt mit leichtem Nieselregen. Dafür ist die Wassertemperatur auf 24 Grad gestiegen.

Der Wetterbericht, den wir täglich per eMail von der ARC und von Wetterwelt erhalten, sagt anstelle der nördöstlichen Passatwinde Winde aus nordwestlichen Richtungen vorher, die wir jetzt schon haben. Das bedeutet, dass wir weiter nach Süden, fast bis zu den kapverdischen Inseln segeln werden, um nicht zu hoch am Wind mit unangenehmer Wellenrichtung unterwegs zu sein. Schuld daran ist ein Sturmtief zwischen Madeira und den Kanaren, das die üblichen Passatströmungen durcheinander bringt. Aber uns ist gemütliches Segeln wichtiger als ein oder zwei Tage früher oder später in Saint Lucia anzukommen. Die Simple Abundance ist offensichtlich auch dieser Meinung und folgt uns in ca. 15 sm Abstand (nur auf dem AIS zu erkennen).



Mittags stellen wir zufrieden fest, dass wir unser Etmaal auf 129 sm gesteigert haben, das ist für defensives Segeln schon ganz gut. Unter voller Genua und weiter zweifach gerefftem Gross erreichen wir 6 bis 7 kn bei einem Kurs von 205 Grad. Wir befinden uns auf 21 Grad 52' Nord und 20 Grad 52' West mit 4200 m Wasser unter dem Kiel und steuern damit gerade auf die Kapverden zu. Morgen wird sich das ändern, weil der Wind dann auf Nord dreht und wir einen westlicheren Kurs steuern können. Eva bereitet eine Pizza mit Tomatensalat zu, den wir uns bei steigenden Temperaturen munden lassen (Luft und Wasser 24 Grad). Sie kümmert sich auch mehrfach täglich um das Obst und Gemüse, das regelmässig belüftet,

gewendet und kontrolliert werden muss, um grössere Verluste zu vermeiden.

Die Funkrunde zeigt uns, dass sich die meisten Schiffe nordwestlich von uns befinden und damit zwar schneller, aber auch unbequemer mit mehr Wellengang unterwegs sind.

Nachts versuchen wir, so viel West wie möglich zu machen, segeln einen Amwindkurs und damit leicht gegen die Wellen, was eine ungemütliche Nachtfahrt bedeutet. Wir hoffen, dadurch schneller in den Bereich der günstigen Nordwinde und später des Nordostpassats zu kommen.

Tag 6: Samstag, 29.11.2014

Am Morgen ist der Himmel wieder bewölkt und die Wassertemperatur ist auf 24,5 Grad gestiegen. Vormittags schwankt der Wind halbstündlich zwischen 10 und 20 Knoten und auch die Windrichtung wechselt zwischen NW und Nord. Die Auswertung der Mittagsdaten ergibt ein Etmal von 147 sm, das ist für uns ein sehr guter Wert. Um 13:00 wechselt der Wind dann konstant auf Nord mit 10 - 15 kn, in Böen 20 kn, wir reffen aus (volles Gross und volle Genua) und rauschen mit 6 bis 9 kn endlich mit Westkurs direkt auf Saint Lucia zu. Wir befinden uns ca. 220 sm nördlich der Kapverden, haben 670 sm hinter uns und noch 2200 sm vor uns. Da wir uns mit 20 Grad bereits weit südlich befinden, trifft uns der Schwell des Sturmtiefs nicht so sehr und es wird wieder ein herrlicher Segeltag, nachdem sich auch die Sonne wieder blicken lässt (leider nur kurz).

Tag 7: Sonntag, 30.11.2014



In der Nacht gegen 02:00 schläft der Wind fast völlig ein. Wir starten den Motor, weil die unkontrollierte Schaukelei im Schwell richtig unangenehm ist, wogegen das Rollen und Stampfen unter Fahrt angenehm harmonisch ist.

Beim morgendlichen 3-Minuten Rigg-Check (Wahlspruch von Jerry, the rigger: "the more you check your rig, the safer you are"), finden wir den ersten fliegenden Fisch an Deck. Da fliegende Fische nach den Beschreibungen in den Büchern zu urteilen, nicht schmecken, werfen wir ihn wieder über Bord.

Zum Frühstück bereitet Eva Pfannkuchen (für mich süß mit Zucker), da fängt der Tag gut an.

Aber zu früh gefreut: beim Segelsetzen bemerken wir, dass eine der Antennen an der Mastspitze schon wieder locker ist. Nici erklärt sich sofort bereit, sich in den Mast wischen zu lassen und die Antenne festzuschrauben. Also Segel wieder runter und einen Kurs unter Motor gewählt, der BearBaloo möglichst ruhig bleiben lässt. Es stellt sich aber heraus, dass die Bewegungen am Mast zu stark sind um irgendeine Arbeit zu verrichten, da Nici beide Hände und Beine braucht, um sich einigermaßen festzuhalten. Wir sind froh und erleichtert, als sie wieder unversehrt auf Deck steht. Die Antenne wird hoffentlich bis Saint Lucia durchhalten.

Nach dieser Aufregung wird es aber wieder ein schöner Segeltag.

Bei der nachmittäglichen Funkrunde auf 6.227 kHz um 16:00 UTC (United Time Coordinated, das entspricht ungefähr Greenwich-Zeit), die von Eckart von Loni3 organisiert wird und an der diesmal die Seaster, die RoSea, die Maria Concordia und die Simple Abundance teilnehmen, werden wir daran erinnert, dass heute der 1. Advent ist. Das hätten wir glatt vergessen. Ausserdem hören wir dass heute schon 2 Goldmakrelen (45 und 60 cm) und ein Thunfisch geangelt wurden. Angeln trauen wir uns noch nicht zu, vielleicht später. Im Übrigen müssen wir feststellen, dass wir viel zu viel Vorräte an Bord haben und der Hunger kleiner ist als erwartet.

Zur Feier des 1. Advent gibt es Truthahngeschnetzeltes mit Kartoffeln und Tomatensalat.

Am Abend dreht der Wind auf ENE und wir müssen auf einen Vorwindkurs gehen. Da dabei das Grosssegel zu schlagen anfängt, wird es geborgen und nur unter Genua weitergesegelt, was unsere Geschwindigkeit auf unter 5 kn drückt. Aber dafür können die, die keine Wache haben, ruhig schlafen. Etwa um 03:00 erscheint auf dem Plotter: noch 2.000 sm bis Saint Lucia.



Tag 8: Montag, 01.12.2014

Eine dichte Wolkendecke verdeckt die Sonne. Eigentlich hatte ich mir vorgestellt, am Tag auf Deck zu liegen und ein Sonnenbad zu nehmen. Das ist bisher wegen der Wolken nicht möglich gewesen und ausserdem ist immer etwas zu tun.

Um unsere Geschwindigkeit zu verbessern und rechtzeitig zur Party in Saint Lucia zu sein, setzen wir wieder den Parasailor. Allein das dauert mit allen Nebenarbeiten eine Stunde aber dafür segeln



wir jetzt mit 6 bis 8 kn auf die kleinen Antillen zu. Bei 6 kn brauchen wir noch 14 Tage.

Ansonsten ist heute ein Tag zum chillen, lesen, sinnieren und ausruhen. Parasailor und Mogli (Autopilot) kommen gut miteinander klar. Auch als in der Nacht der Wind auf 6 Bft auffrischt und in der Spitze 27 kn erreicht, was uns einen neuen Geschwindigkeitsrekord von 10,3 kn beschert, steuert uns Mogli sicher durch die Wellen.

Gegen 20:00 beim Abendessen (Spaghetti aglio et olio) entdeckt Eva ein Signal auf dem Radarschirm in ca. 6 sm Entfernung, das einen Kollisionskurs mit uns fährt. Da das erst in 2 Stunden der Fall sein wird, beschränken wir uns aufs Beobachten. Ein AIS Signal ist nicht zu sehen, aber nach dem Kurs und

der Geschwindigkeit muss es sich um einen Segler handeln. Ab etwa 4 sm Entfernung sind auch seine Positionsleuchten zu erkennen. Bei einer Entfernung von 2 sm ändert er seinen Kurs und entfernt sich wieder. Um Klarheit zu bekommen, greife ich zum Funkgerät auf Kanal 16: "Unknown vessel on my portside. This is BearBaloo. Do you read me?". Nach dem zweiten Anruf kommt tatsächlich eine Antwort, allerdings ohne den Schiffsnamen zu nennen. Ich frage nach seiner Absicht und er erklärt, je nach Wind seinen jetzigen Kurs und Geschwindigkeit beibehalten zu wollen. Ich wünsche ihm noch eine gute Fahrt durch die Nacht und langsam entfernt er sich von uns.

Tag 9: Dienstag, 02.12.2014

Als ich aufstehe, hat Eva schon die neuesten Wetterdaten heruntergeladen und ausgewertet. Die nächsten Tage wird es so bleiben: NE bis E 3-4. Es sieht so aus, dass im Süden etwas mehr Wind sein wird. Da wir ohnehin noch etwas südlich müssen (Saint Lucia liegt auf dem 14. Breitengrad, wir befinden uns momentan auf dem 19. Breitengrad, also ca. 300 sm nördlich von Saint Lucia), ändern wir unseren Kurs um 10 Grad auf etwa 240 Grad.

Die Wassertemperatur hat fast 26 Grad erreicht, die Sonne scheint, es ist nahezu wolkenlos und



erstmals ist es warm genug, ohne T-Shirt zu frühstücken (2 Spiegeleier mit Orangensaft und Kakao). Der Wind weht mit 4 Bft, was eine Geschwindigkeit zwischen 6

5 und 7 kn ermöglicht. Grad schee is!

Das Mittagsfix ergibt ein Etmal von 151 sm, neuer Rekord und ein Durchschnitt von 6 kn. Wir sind begeistert.

Inzwischen sind wir auch wieder so weit westlich, dass die Uhr verstellt werden muss. Neue Bordzeit ist UTC - 2 Stunden. Den genauen Zeitpunkt der Verstellung kann sich jeder selbst aussuchen. Eva entscheidet sich, zweimal 12:00 Uhr zu erleben.

Abendessen: Schinkennudeln

Tag 10: Mittwoch, 03.12.2014

Die Mail der ARC informiert uns, dass das erste Schiff, die Leopard by Finland, ein 30 m Racer, Saint Lucia erreicht hat. 8 Tage, 14 Std, 39 min und 51 sec. Das bedeutet einen Schnitt von 13,5 kn. Wir werden voraussichtlich übermorgen Bergfest feiern. Die Wettervorhersage bleibt stabil mit relativ schwachen Passatwinden eher unter 15 kn als darüber. Möglicherweise werden wir ein bis zwei Tage später als erwartet in Saint Lucia ankommen. Was solls. Wir haben bis jetzt eine sehr relaxte Überfahrt und heute scheint auch wieder die Sonne.

Gegen 22:00 zieht eine Squall über uns drüber.

Eine Squall ist eine Wolke, in der es stark regnet. Der Regen reisst Luftmassen mit sich herunter, die sich, wenn sie auf die Wasseroberfläche auftreffen, in alle Richtungen verbreiten. In diesem Fall haben wir zuerst eine Winddrehung um 60 Grad auf Südost, die unseren Kurs nach Nordwest ändert. Da nach dem Durchzug der Wolke der Wind normalerweise wieder in die vorherrschende Richtung zurück dreht, nehmen wir die Kursänderung in Kauf und warten ab. Nach 1,5 Stunden hat der Wind immer noch nicht dauerhaft zurückgedreht, er wechselt sprunghaft die Richtung und auch die Stärke pendelt zwischen 1 und 4 Bft. Der Parasailor fällt immer wieder ein und droht sich um das Vorstag zu wickeln, wir müssen ihn bergen, was in der Nacht nicht einfach ist, aber nach etwas Kampf gelingt. Als er unten ist, sehen wir zu unserer Bestürzung, dass eines der dünnen Seile, die den Flügel halten, sich am Dampflicht, das am Mast befestigt ist, verfangen hat und abgerissen ist. Wenn es hell ist, werden wir den Schaden begutachten. Nach diesem Schrecken wird die Genua gesetzt und wir dümpeln mit 4 kn und teilweise weniger nach Südwesten.



Tag 11: Donnerstag, 04.12.2014

Als es hell wird, begrüsst uns ein düsterer, wolkenverhangener Himmel mit Sprühregen und wechselnden Winden. Wir setzen Gross und Genua und müssen den Kurs immer wieder an die wechselnden Richtungen anpassen. Auch die Windstärke wechselt innerhalb von Minuten von 8 auf 24 kn, keine guten Verhältnisse für den Parasailor, der heute unten bleibt. Nach dem Wetterbericht sollen sich die Verhältnisse am Samstag bessern, bis dahin sorgt irgendein Tiefdrucktrog für unbeständiges Wetter. Unser Etmal beträgt nur 110 sm, also unter 5 kn im Durchschnitt, was der geringen Geschwindigkeit in der Nacht geschuldet ist.

Am Nachmittag wird der Wind immer schwächer, sodass wir um 17:00 den Motor starten und durch die Nacht tuckern. Um Diesel zu sparen, läuft nur der Steuerbordmotor.

Tag 12: Freitag, 05.12.2014

Um 02:00 werde ich von Nici geweckt, um meine Wache von 02:00 bis 06:00 anzutreten. Der Wind hat sich wieder mit 4 Bft aus Ost stabilisiert und wir können Gross und Genua setzen und den Motor wieder stoppen. Es ist unvergleichlich schöner, vom Wind getrieben durch die Nacht zu segeln und den Wellen und dem Wind zu lauschen als das monotone Motorgeräusch zu hören. Als die Sonne aufgeht, ist der Himmel zumindest zur Hälfte blau und die typischen Passatwolken sind zu sehen. Zum Frühstück serviert Eva Rührei. Wir bereiten uns auf das Bergfest vor, das wir

am Nachmittag feiern können. Eine Flasche Schampus wird kaltgestellt und nach dem Mittagsfix errechne ich, dass es etwa um 1600 soweit sein wird.

Vorher wird noch der Parasailor gesetzt wobei wir erleichtert sehen, dass er das hektische Bergen vom Mittwoch gut überstanden hat. Das eine abgerissene Seil scheint nicht zu stören (es sind gut 20 Stück über die Breite des Segels verteilt).

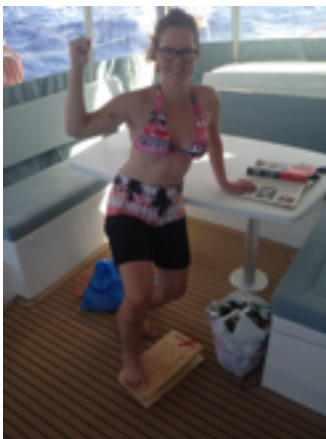
Um 1602 Bordzeit ist es dann soweit: wir haben 1438 sm hinter uns und noch 1438 sm vor uns bis Saint Lucia. Der Sektkorken knallt und die Party beginnt. Ab sofort werden die Meilen herunter gezählt, der Bug wird auf direkten Kurs gedreht (265 Grad) und zur Stärkung gibt es einen Schokoladekuchen.

Der



Wetterbericht kündigt stabile Passatwinde an mit stärkerem Wind ab Sonntag (20 bis 25 kn, ca. 6 Bft). Saint Lucia, wir kommen.

Aber die Pflicht ruft: heute müssen wir uns auch noch um den Müll kümmern. Auf Wunsch einer einzelnen Dame ist bei uns Mülltrennung vereinbart: Dosen, Plastik, organischer Abfall und Restmüll. Die Dosen werden mit Hilfe des Tin-Killers gepresst, aller organischer Abfall geht sofort



über Bord und da Verpackungsmaterial soweit möglich bereits in Las Palmas

entsorgt wurde, müssen wir jetzt erst nach 12 Tagen den Restmüll, Dosen und Plastik gut verpackt im Bugstauraum unterbringen.

Kurz vor Sonnenuntergang entdecken wir noch ein Segel am Horizont, er ist uns schon auf 2 sm nahe gekommen, bevor wir ihn gesehen haben. AIS hat er keins bzw. nicht eingeschaltet und auch am Radar ist er kaum zu erkennen. Da heisst es in der Nacht doppelt aufpassen. Aber er entfernt sich langsam von uns und nach ein paar Stunden sind wir wieder allein auf dem Meer.

Heute ist Vollmond. Der Mond geht mit einer rötlichen Farbe auf, wandelt sich über gelblich zu weiss, bevor er am Morgen wieder mit rot untergeht. Ich muss immer daran denken, dass es ohne Mond wahrscheinlich keine Menschen geben würde.

Es ist erstaunlich, wie viel Licht auf die Erde reflektiert wird. Der Horizont ist gut zu erkennen, natürlich nicht wie am Tag, aber auch das Meer mit den Wellen um uns ist gut sichtbar. Leider wird

der Sternenhimmel mit der Milchstrasse dadurch überstrahlt. Aber wie sagte schon Karl Valentin: "Selten ein Vorteil, wo kein Nachteil dabei ist".

Jetzt sind wir schon 12 Tage unterwegs und haben noch nicht einmal die Hälfte der Breite des Atlantik hinter uns gebracht. Das vermittelt mir ein leises Gefühl für die riesigen Abmessungen, ein Gefühl, das bei der Überwindung der Entfernungen durch ein Flugzeug verloren gegangen ist. Dass die Menschen es geschafft haben, auch diese unermesslichen Wassermassen auszubeuten und zu verschmutzen, hinterlässt eine große Nachdenklichkeit.

Tag 13: Samstag, 06.12.2014

Nach dem Ende meiner Wache um 06:00 lege ich mich nochmal ins Bett und hole noch ein paar Stunden Schlaf nach. Eva verwöhnt mich dann zum Frühstück mit Bratkartoffeln mit Spiegelei, die ich mir munden lasse. Nici schläft noch in ihrer Koje. Meine Schlechtwetterstiefel stehen im Cockpit und Eva meint auf meine Nachfrage, dass sie auslüften müssen?! Erst Stunden später, als Nici auch aufgestanden ist und nach einem Wink Evas mit dem Zaunpfahl fällt bei mir der Groschen: Nikolaus war hier. Wir müssen alle herzlich lachen, bei den Temperaturen von 26 Grad Luft und fast 27 Grad Wasser ist mir der Gedanke an Weihnachten und Nikolaus einfach nicht gekommen.



Einen fliegenden Fisch haben wir auch wieder gefunden und selbst hier, 900 sm (ca. 1600 km) vom nächsten Land (Kapverden) entfernt, fliegen Vögel dicht über der Wasseroberfläche auf der Suche nach Nahrung.

Tag 14: Sonntag, 07.12.2014

Heute ist der 2. Advent. Als Sonntagsessen gibt es Geschnetzeltes mit Tomatensalat (wir haben viel zu viele Tomaten und Zwiebeln gekauft). Ausserdem ist es an der Zeit, den Sextanten auszuprobieren. Beim Lesen der Bedienungsanleitung wimmelt es von Begriffen wie Horizontalfehler, Vertikalfehler und Indexfehler und es dauert einige Zeit, bis ich verstanden habe, welche Fehler ich kompensieren muss und welche keine grossen Auswirkungen haben. Dann werden die ersten Messungen durchgeführt und gut 2 Stunden später die nächsten. Bei einer Messung muss man versuchen, durch Verdrehen eines Spiegels den Unterrand der Sonne genau auf den Horizont zu setzen. Am Sextanten kann man dann den Winkel ablesen, der sich zwischen dem Unterrand der Sonne und dem Horizont ergibt. Zu jeder Messung wird die genaue Zeit festgehalten, da der Bildpunkt der Sonne mit ca. 460 m/s über die Erdoberfläche rast. Aus einer Messung erhält man einen Kreis, auf dem man sich irgendwo befindet. Mit der zweiten Messung ergibt sich ein zweiter Kreis und der Schnittpunkt der Kreise ist dann der gesuchte Ort.



Die Rechnerei mit Tabellenwerten, die dafür notwendig ist, wird einem heute durch eine App abgenommen. Als ich die Messwerte eintippe und das Ergebnis sehe, kann ich es kaum glauben. Ich bin nur ca. 12 sm neben unserer durch GPS festgestellten tatsächlichen Position. Für den ersten Versuch ist das erstaunlich genau, ich hatte mit mindestens 50 sm gerechnet.

Gegen 1645 Uhr kreuzt ein etwa 15 m langes, offensichtlich altes Holzboot mit Rahtakelung unseren Kurs, wieder ohne AIS und im Radar kaum zu erkennen. Es geht eine halbe sm vor uns durch, im Fernglas schaut es wie ein Abenteurerschiff aus



mit

zusammengeflickten und zum Teil gerissenen Segeln. Man kann den Atlantik eben auch mit sehr einfachen Mitteln überqueren. Alle Achtung vor dem Mut oder ist es Gottvertrauen?



Schon seit dem Morgen segeln wir durch einen Algenteppich. Damit ist gemeint, dass im Abstand von 20 bis 100 m Algenbüschel zwischen klein (50 cm) und mehreren Quadratmetern an der Wasseroberfläche treiben. Für BearBaloo sind sie ungefährlich, da sie weich sind, Nici meint, dass es sich dabei nicht um abgerissene Algen einer Küstenregion sondern um eigenständige Pflanzen handelt, die eben über die Meere treiben und auch

anderen Organismen Schutz bieten.

Tag 15: Montag, 08.12.2014



Um 1100 überholt uns die Manatee, ein 28 m langer Schlepper mit Ziel Trinidad in einer Entfernung von 500 m. So ganz allein auf dem Ozean sind wir also doch nicht und wir müssen wachsam sein. Auf dem AIS können wir sehen, dass scheinbar ein Schwesterschiff, die Atlantic Legacy in 18 sm Entfernung ebenfalls mit Ziel Trinidad unterwegs ist. Um 1130 zeigt das Navi, dass wir noch 1000 sm vor uns haben. Unsere Mittagsposition ergibt ein neues bestes Etmal: 166 sm, ein Schnitt von 6,9 kn. Der Parasailor zieht uns kraftvoll über das Meer und Mogli steuert zuverlässig Richtung Saint Lucia.

Wir sind inzwischen soweit nach Westen vorangekommen, dass wir die Uhr um eine weitere Stunde zurückstellen, neue Bordzeit ist UTC - 3 Stunden. Der Wetterbericht kündigt für die nächsten Tage zunehmende Winde mit Stärke 5 - 6 aus Ost bis Ostnordost an.

Tag 16: Dienstag, 09.12.2014

In der Nacht legt der Wind wie vorhergesagt zu. Nach der offiziellen Anleitung sollte der Parasailor bei Wind über 20 kn geborgen werden, aber inoffiziell wissen wir, dass wir ihn bis 25 kn stehen lassen können und gelegentliche Böen darüber kein Problem darstellen sollten. So rauschen wir mit 7 - 8 kn durch die Nacht, in der Spitze zeigt das GPS 11,1 kn SOG (Speed Over Ground).

Wir befinden uns jetzt etwa in der Mitte über dem Atlantischen Rücken, der hier ca. 500 sm breit ist. Die Wassertiefe beträgt ca. 3000 m gegenüber einer maximalen Tiefe von ca. 5500 m im Cape Verde Bassin und vor den kleinen Antillen.

Um 1115 passiert uns ein grosser Frachter in ca. einer halben sm, der seltsamerweise nicht im AIS angezeigt wird. Ein kurzer Blick in den Mast verrät uns auch, warum. Das Antennenkabel ist nicht mehr mit der Antenne verbunden. Offensichtlich ist hier ein geschraubter Stecker vorhanden, der sich durch die ständigen Bewegungen gelöst hat. Der Antennenstab schwingt mit den Schwingungen des Mastes wild umher, fällt aber nicht aus der Halterung heraus. Wir werden sehen, ob er sie letzten Tage noch durchhält und in Saint Lucia noch vorhanden ist. Um etwaige Schiffe zu erkennen, die sich uns nähern, haben wir ja noch das Radar, das gut funktioniert. Eva und Nici sind allerdings nicht so zufrieden damit.

Unser Etmaal beträgt 167 sm. Das hebt die Stimmung gleich wieder und mit dieser Geschwindigkeit wären wir in 4 Tagen am Ziel. Da der Wetterbericht aber abnehmende Winde vorhersagt, werden es wohl noch ein paar Tage mehr werden.



Spasseshalber kommt auch der Sextant wieder zum Einsatz. Die Auswertung ergibt eine Abweichung vom tatsächlichen Standort von ca. 7 sm, womit ich sehr zufrieden bin. Wir würden Saint Lucia also auch bei Ausfall des GPS finden.

Zum Abendessen gibt es einen Tomaten-Ciabatta-Auflauf von Eva, der hervorragend gelungen ist und den wir uns im Abendrot schmecken lassen. Wegen der Wolken am Horizont sind die Sonnenuntergänge bisher allgemein aber nicht sehr spektakulär gewesen. Danach beginnt wieder die Nachtwache und ich gehe früh ins Bett, da ich zur Wache von 0200 bis 0600 eingeteilt bin.

Tag 17: Mittwoch, 10.12.2014

Wie vorhergesagt, lässt der Wind auf 4 Bft nach und unser Etmaal beträgt 146 sm. Nici versucht sich auch am Sextanten und liegt nach der Auswertung mit dem iPad nur 4 sm neben dem tatsächlichen Standort. Gratulation!

Tag 18: Donnerstag, 11.12.2014

Heute versuche ich, den Standort ohne Tabellen oder iPad-App nur mit Sextant, einer Uhr und einer selbst erstellten Tabelle über die Höhe der Sonne zu bestimmen. Der Tabelle liegt die Annahme zugrunde, dass die Sonne am 21.

Dezember auf 23,4 Grad Süd sowie am 21. September und 21. März genau über dem Äquator steht und der Verlauf dazwischen sinusförmig ist. Mit dieser Methode kann ich die Breite auf 6 Meilen genau ermitteln. Beim Längengrad liege ich allerdings gut 33 sm neben unserer tatsächlichen Position, aber dieses Problem hatten die früheren Seefahrer auch.

Eva hat heute einen Stracciatella-Kuchen gebacken. Sie ist nicht ganz zufrieden, weil der Backofen keine gleichmässige Wärme erzeugt (unten zu kalt), aber ich finde, er schmeckt ausgezeichnet. Am Abend gibt es dann einen Kartoffel-Käse-Auflauf.



Wir haben uns wieder entschieden, den Parasailor auch über die Nacht stehen zu lassen. Ab etwa 2200 Uhr ziehen dann aber Squalls im Stundenabstand über uns hinweg bzw. an uns vorbei. Es sind Spitzenböen von 34 kn Wind dabei, aber zum Bergen ist es jetzt zu spät. Und der Parasailor mit Mogli, dem Autopiloten, verhält sich ausserordentlich zuverlässig und verhilft uns zu einer

Geschwindigkeit von durchgehend 7 bis 9 kn. Nur der Schlaf kommt etwas kurz, da wir das Segel, den Kurs und die Squalls (auf dem Radar) vorsichtshalber genau beobachten. Zeitweise prasseln auch grosse Regenmassen auf uns herunter, da wird das Salz gleich abgewaschen.

Kurz nach Mitternacht hören wir einen lauten Knall, aber dem Segel ist nichts passiert. Auf der Suche nach der Ursache finde ich die Antenne des AIS, die sich endgültig gelöst hat, 20 m heruntergefallen ist, aber zum Glück auf dem Deck liegen geblieben ist. In Saint Lucia können wir sie wieder montieren. Beim Aufprall ist ein kleiner Schaden im Gelcoat entstanden, wieder ein Punkt auf der ToDoListe.

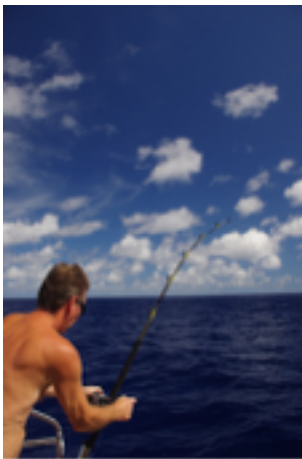
Tag 19: Freitag, 12.12.2014



Dank der rasanten Nachtfahrt erzielen wir einen neuen Rekord beim Etmal, 170 sm, das entspricht 7,08 kn im Durchschnitt. Wir rechnen jetzt mit einer Ankunft am Montag oder Dienstag, je nachdem, ob die vom Wetterbericht angekündigten, stark nachlassenden Winde tatsächlich so schwach werden.

Die dunklen Wolken von gestern sind vorüber und heute präsentiert sich herrlichstes Passatwindwetter, 4 bis 5 Bft, blauer Himmel mit weissen Passatwolken und gemütliches Segeln mit 6 kn. Es ist ein friedlicher und ruhiger Tag, den wir einfach nur geniessen.

Tag 20: Samstag, 13.12.2014



In der Nacht frischt der Wind wieder auf ca. 20 kn auf, aber deutlich ruhiger als gestern und ohne Squalls. Gegen 0200 überholen wir langsam einen Segler in etwa 1 sm Entfernung, wegen des defekten AIS wissen wir leider nicht, wer es ist.

Der Wind lässt tatsächlich auf 4 Bft nach, die Wellen werden immer niedriger und wir geniessen schon wieder einen traumhaften Tag. Nachdem alles so gut läuft, beschliessen wir, es doch mit dem Angeln zu wagen. Also Angelausrüstung herausgeholt, in die vorbereitete Angelhalterung am Heck gesteckt und ca. 40 m Angelschnur abgewickelt. In Las Palmas hat uns ein Angler gesagt, soviel Meter Schnur wie Geschwindigkeit x 10. Bei 4 kn also 40 m. Als Köder verwenden wir einen Gummi-Tintenfisch. Gegen Abend holen wir den Köder wieder ein ohne dass ein Fisch gebissen hat. Die Wassertemperatur hat jetzt 28 Grad erreicht.

Tag 21: Sonntag, 14.12.2014

Die Nacht verläuft ruhig mit weiter abnehmenden Wind. Nach meiner Wache um 0600 habe ich mich wieder schlafen gelegt und um 0930 weckt mich Eva mit den Worten: "Ich glaube, da hat ein Fisch angebissen".

Die Angelrute ist gebogen und die Schnur hat sich komplett abgerollt. Wir beginnen, die Schnur wieder einzuholen, aber der Widerstand ist zu gross. Um die Geschwindigkeit von BearBaloo zu vermindern, wird der Parasailor geborgen, sie sinkt auf 2 - 3 kn und damit gelingt es, mehr



Angelschnur einzuholen. Wir trauen unseren Augen nicht. Eine für unsere Begriffe riesige, wunderschöne Goldmakrele hängt am Haken und kämpft ums Überleben. Der erste Angelerfolg unseres Lebens. Beim Anblick des gold- und blaufarbenen, stolzen Fisches ergreift uns zuerst Mitleid und Bedauern, dass er angebissen hat. Aber



jetzt können wir ihn nicht mehr freilassen, da er wahrscheinlich mit dem Haken im Maul nicht überleben würde. Da wir keinerlei Erfahrung

haben, heisst es: learning by doing. Nach etwa 2 Stunden gelingt es, die Goldmakrele an Bord zu bekommen, sie mit Alkohol in die Kiemen zu betäuben und sie zu töten. Sie hat eine Länge von 135 cm und wiegt geschätzt 15 kg. Es dauert weitere 2 Stunden, sie auszunehmen, zu filetieren und dann die Sauerei wieder zu entfernen. Eva brät einen Teil der Filets gleich in der Pfanne und würzt sie mit einer eigens mitgebrachten Gewürzmischung. So einen frischen Fisch haben wir noch nie gegessen, er schmeckt unvergleichlich und man lernt die Mahlzeit auch ganz anders zu schätzen, wenn man vorher einige Stunden dafür arbeiten muss. Der grösste Teil des Fisches wandert in den Tiefkühler und reicht noch mindestens für 3 Mahlzeiten.

Um 1830 sinkt die Entfernung zur Nordspitze von Saint Lucia unter 100 sm.

Tag 22: Montag, 15.12.2014

In der Nacht weht der Wind mit 8 -11 kn (3 Bft). Mit dem Parasailor erreichen wir eine Geschwindigkeit von knapp 4 kn, bei Sonnenaufgang um 0600 haben wir noch 55 sm bis Saint



Lucia. Da wir so erst bei Dunkelheit ankommen würden, was wir nicht wollen, werden die Segel geborgen und der Motor angeworfen. 09:00 Bordzeit: LAND IN SICHT!!! Nach 3 Wochen Wasser zeichnen sich die Umrisse des 677 m hohen "La Sorcière" von Saint Lucia am Horizont ab. So muss sich auch Christoph Columbus gefühlt haben, der Saint Lucia vermutlich vor 512 Jahren 1502 erreicht hat. Im Gegensatz zu ihm wissen wir aber, wo wir ankommen (hoffentlich).

Gleichzeitig sind auch die Berge von Martinique zu sehen, dessen Südspitze nur 15 sm von der Nordspitze von Saint Lucia entfernt ist.



Auf
UKW
Kanal
72



kündigen wir unsere Ankunft an und um 16:52 Ortszeit überqueren wir die Finish Line, was mit einem lauten Signal bestätigt wird. Über Kanal 77 wird uns dann von der Rodney Bay Marina ein Liegeplatz zugewiesen, an dem wir um 18:00 im letzten Tageslicht festmachen.



Noch ein paar Zahlen:

Zurückgelegte Strecke: 2968 sm (5496 km)
davon 93,4 % unter Segeln und 6,6 % unter Motor
Zeit: 21 Tage, 9 Std. 52 min
Durchschnittsgeschwindigkeit: 5,8 kn

Jetzt wird erst einmal gefeiert.

Eva, Nici und Gerd