

Atlantiktour – die Barfußroute

Am 22.11. 23 geht es endlich los. Voll Adrenalin starten meine drei Jungs und deren langjähriger Freund mit mir von Düsseldorf (wegen des Fluglotsenstreiks in Frankreich) über England nach Teneriffa. Das Boot liegt noch unversehrt in San Miguel. Zur Feier des Abends drehen wir nach typischer spanischer Küche noch richtig auf, was sich später als Fehler erweisen sollte. Zum Glück haben wir unser penible vorbereitete Einkaufsliste, mit der wir am nächsten Tag Proviant für 4 Wochen und 5 Erwachsene beschaffen. Zweimal müssen wir Lebensmittel und vor allem 250 Liter Trinkwasser mit dem vollbepackten Leihwagen zum Schiff transportieren, während zwei von uns die restlichen handwerklichen Arbeiten am Boot erledigen. Nochmal schön spanisch essen – ohne einen Tropfen Alkohol – und dann früh zu Bett. Am nächsten Tag fahren wir zur Tankstelle und bunkern 250 Liter Diesel. Da die Pistole zu groß für die Einfüllstutzen der Zusatzkanister ist, dauert dieser Vorgang ungemein lange, so dass wir direkt von der Bunkerstelle auf die offene See fahren und die Überfahrt starten. Die Windvorhersage weist 2-3 Bft. aus, tatsächlich sind es 5 Bft. mit entsprechendem Wellengang. Nun zeigt sich der Fehler des ersten Tages.

Wegen eines riesigen Flautengebietes westlich der Kanaren fahren wir nach Süden. Diese Wetterlage hält mehr als 5 Tage an und wir sind kurz vor den Kapverden. Alle flauen Gefühle sind zwischenzeitlich verflogen, so dass wir mit Kurs nach Westen an den Kapverden vorbeifahren und den beständigen Nordostwind nutzen.

Es hat sich eine Routine an Bord für die Nacht und den Tag eingestellt.

Die Nacht wird von Marc's Wachplan bestimmt. Alle drei Stunden gibt es in wechselnder Reihenfolge einen Wachwechsel. Dann stehen jeweils 2 von uns im Cockpit und nehmen alle ¼ Stunde einen Rundumblick und schauen auf den Plotter, um nach Schiffen auf dem AIS, dem Schiffserkennungssystem, zu suchen. Außer in der ersten Woche ist aber weder auf dem AIS noch mit den eigenen Augen auf dem Wasser Schiffsverkehr zu sehen. Das soll auch die die nächsten zwanzig Tage so bleiben. Auch in der ersten Woche muss nur einmal ein Ausweichmanöver gefahren werden, ansonsten zwei Sichtungen in weiter Ferne.

Wer das Pech hat, zweimal in einer Nacht Wache zu haben, ist besonders gebeutelt. Denn es dauert bei dem vorherrschenden Wellengang schon Weile, bis man wieder in den Schlaf findet. Von daher ist es einfach unmöglich, regelmäßig 8 Stunden zu schlafen. Nicht nur für mich als dem Schiffsgreis ist es anstrengend, bei ständigem Wellengang und damit ständiger körperlicher Bewegung ausreichend Ruhe zu finden. Die Nacht erscheint belastender als der Tag zu sein. Aber wir werden mit wunderbaren Sternenhimmeln und einer vom Mond dauerhaft beschienenen See entschädigt.

Der Tag beginnt nach der letzten Nachtwache mit einem gemeinsamen Kaffee. Es gibt wegen des Wellengangs nur Nescafé, eine Kaffeemaschine haben wir auch nicht und ein Kaffeefilter würde nicht auf der Kanne bleiben. Der Kaffee sorgt regelmäßig

für gute Stimmung. Der zweite Höhepunkt des Tages ist das späte Frühstück. In den ersten zwei Wochen haben wir noch genügend Brot vom Land. Ab da gibt es Porridge oder selbstgebackenes Brot, das allerdings nur in den seltensten Fällen ordentlich aufgeht. Dafür gibt es immer ausreichend Eier. In der Mittagszeit ist Freizeit angesagt. Wegen mangelnder Auslaufmöglichkeiten besteht sie oft in kleinen Reparaturarbeiten, lesen oder nur einfach schlafen. Zum dritten Höhepunkt des Tages entwickelt sich das Würfelspiel des Phase 10, das zu einem regelrechten Turnier ausgebaut wird. Zum Aufwärmen wird gelegentlich eine Kniffelrunde voran geschoben. Zum Abschluss wird dann der Post diskutiert, den wir täglich gegen Abend per Satellit absetzen. Über den Satelliten erhalten wir auch täglich unsere Wetternachrichten und können SMS an die Heimat senden und umgekehrt von dieser erhalten. Diese Kommunikationsmöglichkeit erweist sich als ausgesprochen positiv stimulierend für den Mindset auf See.

Die Windausbeute ist in der ersten Zeit gering, denn wir fahren an einem Flautengebiet entlang. Später kommen 4-5 Bft. Windstärken auf, die eine schöne Passatfahrt (beide Segel auf) ermöglichen (wenn die atlantischen Querwellen nicht wären). Die achterlichen Wellen schwanken zwischen 2 bis 3 Meter.

Zum Abend gibt es üblicherweise die liebevoll zubereitete Tagesmahlzeit, immer frisch gekocht und sehr abwechslungsreich, also keine Dosengerichte. Serviert wird in Schalen, damit nichts vom Teller fliegt. Dann freuen sich alle auf die schönen Sonnenuntergänge und auf die dann folgenden Nachtwachen. So geht es viele Tage. Tage, an denen wir auch versuchen, frischen Fisch zu fangen. Zum Glück haben wir ein paar Thunfischdosen, die zu einer Spagettisoße verarbeitet werden. Nach dem 4. Angelversuch ist auch der Köder nicht mehr an der Schnur, es muss wohl ein Orca dran gewesen sein. Damit übrigen sich auch weitere Versuche.

Aus dem Tagebuch: Es ist abends viertel vor acht. Boris und ich liegen im Cockpit und sehen achteraus die CHARAI über den Ozean gleiten. Der Vollmond scheint in unsere Gesichter. Der achterliche Wind treibt die beiden aufgestellten Segel des Boot an. Das Geräusch der leicht schäumend brechenden Wellen verbinden sich mit dem Pfeifen des Windes, den die vier Bauort erzeugen. Dies ist ein Eindruck, den man nie vergisst!

Mitte der 2. Dezemberwoche haben wir den Mond verbraucht. Bei unserer Abreise ging der Mond mit Sonnenuntergang kurz vor Vollmond auf und begleitete uns die ganze Nacht und beschien das Meer. Wir konnten das Wasser glitzern sehen. Heute kommt der Mond in Form einer waagerechten Sichel kurz vor Sonnenaufgang aus dem Meer gestiegen. Nun eben nicht mehr. Ich sitze mit Helse zur Nachtwache in der Pflicht und genießen den Sternklaren Himmel. Ich spiele ihm ein Lied von den Moody Blues vor, das Chantal und ich zu Emmaus Zeiten verband.

Adventszeit und Nikolaus auf See bei 25 Grad und mehr. Tagsüber schützt uns ein selbstgebautes Sonnendach vor den heißen Strahlen, zu Abend leuchtet uns dann eine Weihnachtslaterne in eine besondere Stimmung.

Viljo hat Geburtstag. Dies ist Anlass zu gratulieren und mit unserem ersten Bier seit Wochen auf sein Wohl anstoßen. Unser Geburtstagsgeschenk: Ein Kuchen mit Kerzen, ein Superfrühstück mit Bohnen und Speck, eine Flasche Whisky und eine Nacht durchschlafen. Letzteres hat ihn besonders gefreut.

Noch zwei Tage bis zu unserem Ziel „Barbados“. Plötzlich taucht hinter uns ein Segler auf, nach zweieinhalb Wochen das erste Schiff! Wir nehmen Funkkontakt auf. Es ist die „Sonsy Lass“ aus England. Natürlich fotografieren wir uns gegenseitig und versprechen den Austausch der Bilder über WhatsApp. Sobald wir wieder Landkontakt haben, werden die Versprechen eingelöst. Am letzten Abend vor der geplanten Ankunft erwischt uns wieder eine Flaute, die die Geschwindigkeit erheblich reduziert und die Segel lauthals und ruckartig schlagen läßt. Wir sind genervt und schmeißen den Motor an, der uns die Nacht lang unserem Ziel endlich näherbringt. Wir haben noch genug Diesel. Lediglich während der ersten Zeit haben wir zwei bis drei Tage motoren müssen, so dass wir mit unseren 6 zusätzlichen Kanister noch ausreichend Sprit für die Lichtmaschine zur Stromerzeugung haben. Im Übrigen haben unsere Solarpaneele und die Windturbine so viel Strom erzeugt, dass wir nur dreimal für 2 Stunden den Motor anwerfen mussten. Und das, obwohl der Autopilot für 24 Stunden täglich die Rudersteuerung übernimmt. Dieser „sechste“ Mann hat die meiste Arbeit an Bord und wir haben großen Respekt vor seiner Leistung.

Am Morgen des 16. Dezember erreichen wir nach 24,5 Tagen auf See und genau 2999 Seemeilen Barbados und ankern auf der Westseite der Insel vor der Stadt Bridgetown. Wir sind geschafft und glücklich und genießen unser 2. Bier. Ich mache mich auf den Weg zum Einklarieren, damit auch alle Crewmitglieder die Insel betreten dürfen. Es ist eine nervige und bürokratische Prozedur, die ich ab jetzt auf jeder karibischen Insel einschließlich Ausklarieren vornehmen muss und die im Schnitt 3 – 4 Stunden dauert. Unsere Freude auf zwei gemeinsame Tage in der Karibik wird allerdings durch das Streiken unseres Außenborders getrübt. Darüberhinaus erwischen wir einen der drei Dauerregentage auf Barbados. Aber wir haben nicht umsonst drei Wochen geübt, auch unter eingeschränkten Konditionen gute Laune zu haben. Also Motor reparieren (lassen) und abends die Stadt genießen. Am 19.12. treten drei von uns die Heimreise an. Boris und ich verlegen das Schiff vor den Strand des örtlichen Yachtclub von Barbados, werden für eine Woche dort Mitglied und erleben in dieser altherwürdigen, englisch-kolonialen Anlage karibisches Feeling, bis unsere Familien eintreffen, mit denen wir noch eine schöne Urlaubswoche verbringen. Danach segele ich innerhalb einer Woche mit einem befreundeten Paar über St. Vincent und St. Lucia nach Martinique, wo ich das Schiff an Doro, eine Profiskipperin übergeben, die es mit einer neuen Crew nach Holland zurückbringen soll. Das gelingt ihr auch, allerdings nicht in der geplanten Zeit. Statt 35 braucht sie 56 Tage und schafft es damit auch nur bis A Coruna. Von da übernimmt eine holländische Crew das Schiff und bringt es in 11 Tagen nach St. Annaland auf Tholen. Hier steht es nun zum Verkauf. Nach fast 15 wunderbaren Jahren und fast 20 tausend Seemeilen auf diesem tollen Schiff kommt etwas Wehmut auf. Aber alles hat seine Zeit.

