2. Reisebericht

Atlantiküberquerung: Lanzarote - Antigua 13. Dezember 2009 - 5. Januar 2010

Am Abend des 12. Dezember ist die Überquerungscrew komplett an Bord: André, Dieter, Uwe, Org und Sylvia.

Als Gäste bis zum Auslaufen begleiten uns Andrés Frau Nicole und deren Freundin Heike, die zum Winken von Teneriffa herüber gekommen sind. Wir verbringen einen sehr schönen Abschiedsabend in unserem Lieblingslokal in den Bergen von Femes, nehmen einen letzten Absacker bei Claudia in der Hafen-„Bar One“, deren Theke von nun an – neben anderen Flaggen aus aller Welt – der Ruhrlandstander ziert.

Am nächsten Morgen stärken wir uns mit einem üppigen Frühstück in der Global Bar im Rubicon und laufen dann – dezent begleitet von „It's Time to Say Goodbye" - etwas weniger dezent von unserem Signalhorn - um 12.00 Uhr aus.

In der Hafenausfahrt winkt Ray: „See you in Antigua"! Etwas später verabschieden uns noch einige Delfine.

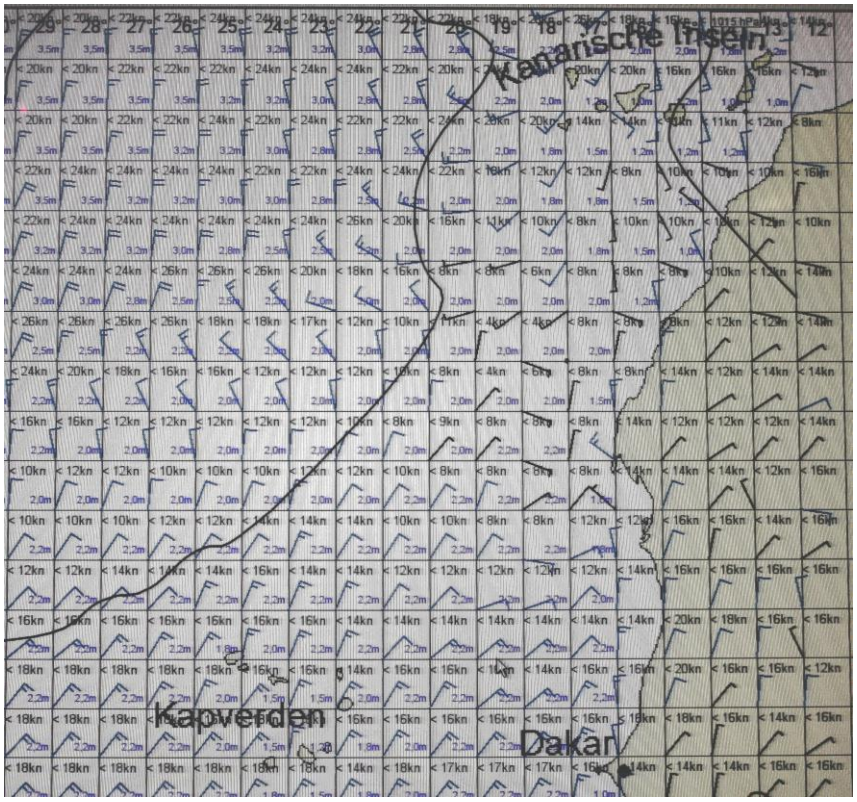
Stimmung an Bord ist gut, begleitet von einer gewissen Anspannung, wie eigentlich immer zu Beginn eines längeren Törns. Mittlerweile weiß ich, dass ich mit diesem Gefühl nicht alleine bin. Am dritten Tag sind wir alle „eingeruckelt".

Sorge macht uns allein das Wetter. Wir hatten gehofft, ähnlich wie die Teilnehmer der ARC (**A**tlantic **R**ally for **C**ruisers - Start am 22. November) bei stetigem Passat mit 4 bis 5 Windstärken zügig Richtung Südwesten unserem Ziel entgegen segeln zu können. Glückwunsch an dieser Stelle an unseren Stegnachbarn Steve aus dem Rubicon, der mit seiner „A Lady" ein tolles Rennen gefahren ist. Den ARC Racer-Rekord von knapp 12 Tagen Überquerungszeit wollten wir nicht zwingend unterbieten, aber eine schnelle Reise hätte uns schon gefallen, allein um für den Jahreswechsel in der Karibik das weiße Dinnerjacket von Dieter einfordern zu können.

Alles Wollen und Wünschen hilft jedoch nichts, wir haben eine dicke Passatstörung, die laut Wetterbericht auch noch einige Zeit anhalten dürfte.

Gemeinsam entscheiden wir, unseren Start dennoch nicht zu verschieben und es auch unseren netten italienischen Nachbarn nicht gleich zu tun, die zunächst nach Gran Canaria segeln wollen, um dort auf den Passat zu warten. Nur so nebenbei, sie haben sehr lange warten müssen!

So kämpfen wir uns nun also sowohl durch kräftigen Gegenwind als auch durch Flauten die afrikanische Küste entlang Richtung Süden, auf der Suche nach dem Passat. Jeden Morgen und Abend schauen wir gespannt in die Grib Files (Datenformat für die Darstellung von Wetter-, Seegangs- und Strömungsvorhersagen auf dem Bord-PC), und immer heißt es: Wir müssen noch weiter nach Süden.



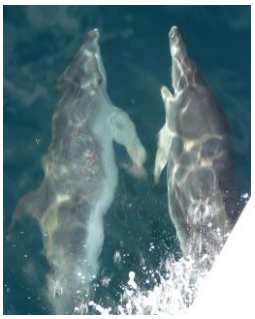
Unsere Wetterrouter von WetterWelt aus Kiel, von denen wir auch die Grib Files beziehen, kommen zu keinem anderen Ergebnis. So sei es denn, Kapverden, wir kommen!

Grundsätzlich ist es durchaus normal, dass man auf der Reise von den Kanaren in die Karibik zunächst mehr einen Südkurs einschlägt (bis die Butter schmilzt, wie die alten Seefahrer sagten) und dann „rechts abbiegt“. Dieser Wegpunkt liegt üblicherweise bei 20 bis 25 Grad Nord - die Kapverden aber bereits etwa auf dem 16. Breitengrad.

Als Org überdies nach einigen Tagen verkündet, dass wir sogar noch südlicher gehen müssten, bis auf den 15. oder sogar 14. Breitengrad hinunter, springe ich fast vom Schiff und erkläre „Kurs Süd“ zumindest an Bord der Alumni zum Unwort des Jahres 2009.

Allen Wetterproblemen zum Trotz spielt sich bei uns die Bordroutine ein, und es gibt viele schöne Momente. Gleich zu Beginn erleben wir herrliche Sternschnuppennächte sowie spektakuläre Sonnenauf- und -untergänge.

Häufig werden wir von großen Delfinschulen begleitet, gelegentlich auch von Schildkröten, und es wird wärmer, für die Nachtwachen braucht man nach einigen Tagen nur noch ein T-Shirt.

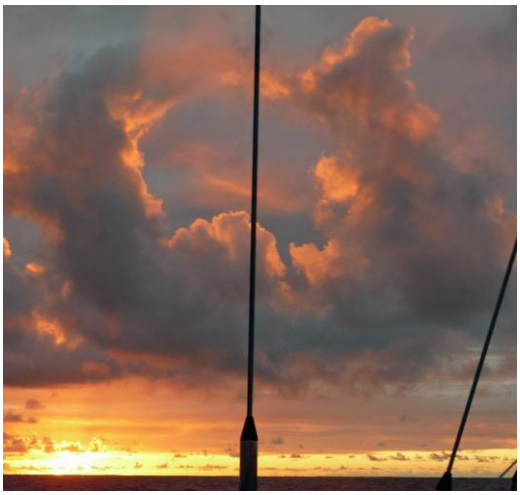


An den Händen der Kochbrigade Dieter (als „Maitre de Cuisine“), André und Sylvia zeigen sich erste Kampfspuren. Bootsbauer Uwe verletzt sich beim Anbohren von Bierdosen - bloß nicht im Club erzählen -, bastelt ansonsten aber erfolgreich an allen möglichen Stellen im Schiff.

Nach fünf Tagen nimmt der bis dahin rege Schiffsverkehr deutlich ab. Während früher die Abschätzung von Kurs und Geschwindigkeit der großen Pötte, insbesondere nachts, immer eine gewisse Herausforderung darstellte, ist dies durch AIS viel einfacher (und genauer als mit Radar) geworden: Lange bevor man die anderen Schiffe sieht, erhält man alle notwendigen Informationen auf dem Kartenplotter, bis hin zu Zeitpunkt und Abstand der dichtesten Annäherung.

Tag 6 hat es in sich: Zuerst steigt der Autopilot aus. Da wir noch ein paar Meilen vor der Brust haben, holen wir jetzt mittels Fernanleitung aus Deutschland über Satellitenfunk die werftseitig suboptimale Justierung mitten auf dem Atlantik nach und setzen den Autopiloten neu auf, wozu wir einige Kringel unter Maschine fahren müssen. Die Aktion ist erfolgreich, leider vergessen wir jedoch im Eifer des Gefechts, dass wir die Schleppangel draußen haben. Sie gerät prompt in die Schraube - ich sehe das Grinsen der Biscaya-Crew, der ähnliches widerfahren ist und die dafür einigen Spott hat einstecken müssen, lebhaft vor mir -, und Org darf mitten im Atlantik Tauchen gehen.

Gegen Abend ist die Welt dann wieder in Ordnung, schöner Sonnenuntergang, leichter Wind und Delfine zum Abendessen – aber nur außenbords!



Am 7. Tag setzen wir erstmalig den Parasailor. Nachdem er steht, haben wir einen Spi-Baum weniger zur Verfügung (Glockenbeschlag an der Mastschiene gebrochen) und einen leicht demolierten Bugkorb. Als das Abendessen schon fast auf dem Tisch steht, beißt eine stattliche Golddorade, aber nicht etwa in Orgs High-Tech-Angel, sondern in mein uraltes schlichtes Schätzchen, dass ich vor annähernd 30 Jahren mal in der Karibik gekauft habe. Das Fischessen am Folgetag ist ein Genuss.

Auch der Parasailor bringt uns unserem Ziel kaum näher, häufig schläft der Wind fast völlig ein, und es ist strammes Motoren angesagt.

Org wird nervös wegen unserer Dieselvorräte, André wegen unseres Ankunftsdatums in Antigua. Sein Rückflug geht am 8. Januar, zwei Tage später erwarten ihn seine Patienten in der Praxis.

Immer wieder werden die Grib Files zu Rate gezogen, sie zeigen jedoch für den fünftägigen Vorhersagezeitraum keine wesentliche Änderung – wie man es auch wendet, den 8. Januar als Ankunftsdatum kann niemand garantieren. Am 9. Tag unserer Reise laufen wir Sao Vicente auf den Kapverden an und füllen die Dieseltanks nach.

André kämpft noch einige Stunden, bis er sich schweren Herzens entscheidet, hier abzumustern. Am späten Nachmittag geht er von Bord.

Wir vier Verbliebenen organisieren den Wachplan neu, die Nachtwachen dauern jetzt 2 ½ statt 2 Stunden, und dümpeln vor uns hin, eigentlich ideal zum Angeln. Die abendliche Bilanz ist jedoch mager: Drei Köder verloren, aber kein Fisch an Deck.

Bei Org muss ein Riesentier angebissen haben, das fast die Angel aus der Halterung riss, bevor es den stabilen Drahtvorläufer durchtrennte und mitsamt Köder in der Tiefe verschwand. Gesehen hätte ich den Fisch gerne, an Deck gezogen weniger.

Ansonsten gibt es Kampflesen an Bord: Uwe wartet auf das „Tödliche Watt“ von Sylvia, Sylvia auf „Ich töte das Schiff“ von Dieter, einzig Org mit seinem englischen Schmöker bleibt unbehelligt.

Am Abend des 11. Tages kommt endlich Wind auf. Unter Parasailor rauscht Alumni bei halbem Wind durchs Wasser – Glücksgefühl!

Eine ideale Einstimmung auf Weihnachten, morgen ist Heiliger Abend.

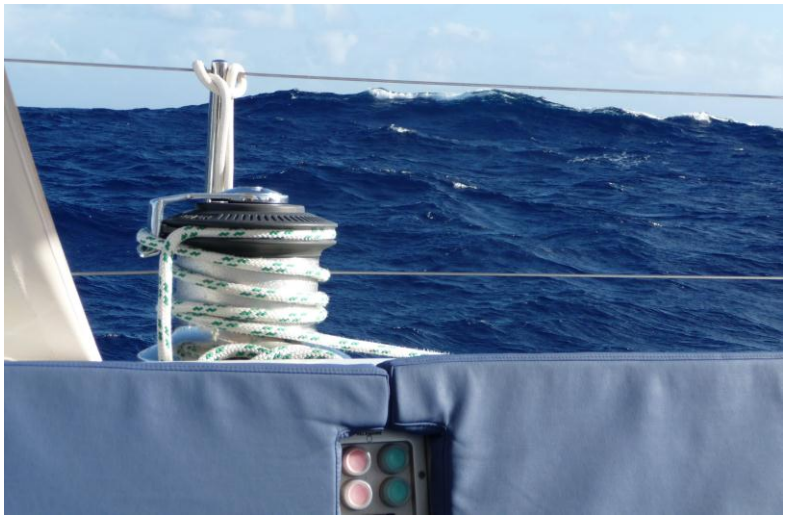
Reger e-mail Verkehr an Bord, gute Wünsche an Familie und Freunde gehen in beide Richtungen. Verglichen mit unserer ersten Atlantiküberquerung im Jahr 1985 hat sich die Bordkommunikation geradezu revolutionär entwickelt. Sofern man damals nicht als Amateurfunker über einen Kurzwellensender verfügte, war man auf dem Wasser von der Welt völlig abgeschnitten, und ein Lebenszeichen nach Hause war nur möglich, wenn man unterwegs einen Dampfer traf, was bei uns dreimal der Fall war, und der Funker dieses Dampfers freundlicherweise die Nachricht als Telegramm weiterleitete. Heute kommunizieren wir nahezu ohne jede Störung via Satellit über Sprechfunk oder eben per e-mail, nutzen GPS, elektronische Seekarten und Internet an Bord. Dagegen verstaubt unser nagelneues Amateurfunkgerät in der Navi-Ecke – wohl doch die Technik von gestern, wie Org etwas traurig meint, nachdem er drei Monate für die entsprechende Lizenz intensiv gebüffelt hat. Auch der geliebte Sextant ist auf dieser Reise bisher nicht zum Einsatz gekommen.

Während der folgenden drei Tage steht der Wind mit 3 bis 4 Windstärken durch und raumt auch etwas.

Schrecksekunde am 1. Weihnachtsfeiertag: Es gibt einen fürchterlichen Schlag, die Parasailor-Schot ist gerissen. Es dauert eine Weile, bis alles klariert ist und das Segel wieder steht. Zur Belohnung schenkt uns Neptun einen leckeren Wahoo. Nur so nebenbei, auch der biss wieder in das alte Karibik-Schätzchen.

Am 15. Tag frischt der Wind auf gute 5 Beaufort auf, wir tauschen den Parasailor gegen die Genua, später gegen die Fock, als wir kontinuierlich etwas über 6 Windstärken haben.

Drei Tage lang erreichen wir Etmale (Tagesweg von Mittag zu Mittag) um die 200 Seemeilen. Während meiner Nachtwache sehe ich 11 Knoten auf dem Speedometer.



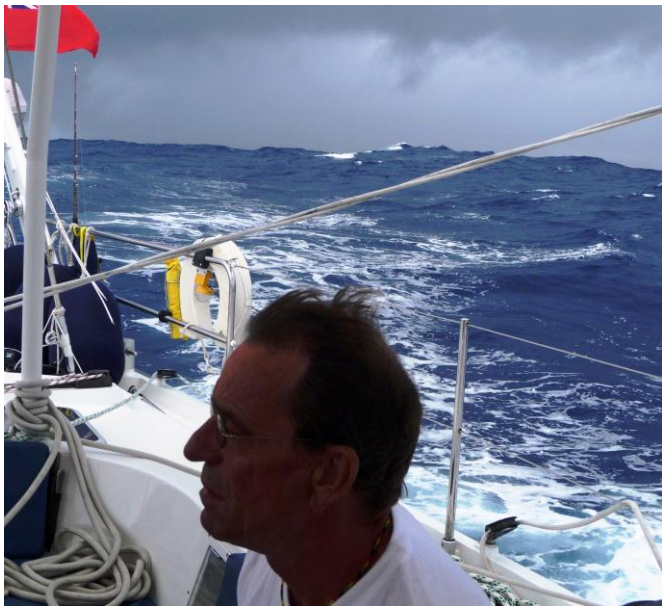
Ziemlich schnell baut sich Dünung auf, Essen im Cockpit wird zum akrobatischen Akt, beim Frühstück „fliegen die Messer gelegentlich tief“. Vollmondhelle Nächte zeigen uns schöne Wellenberge von 4 bis 5 Metern, riesige Schwärme fliegender Fische begleiten uns. Ich bekomme fast einen Herzinfarkt, als mich im Dunkeln ein mittleres Exemplar dieser Fische anfliegt und laut gegen das Sprayhood klatscht.

Ein anderer landet zappelnd im Cockpit. Jeden Morgen sammeln wir fliegende Fische ein, die sich über Nacht an Deck verirrt haben – leider nicht genießbar, da zu grätenreich.

Zum Jahreswechsel (19. Tag) flaut der Wind wieder ab, und wir setzen erneut den Para. Zu Uwes Leibgericht – gebratener Entenbrust – gibt es eine traumhaft schöne Abendstimmung: Voraus versinkt die Sonne und färbt das Wasser glutrot, achtern steigt der Vollmond über den Horizont und verwandelt den Atlantik in ein Silbermeer.

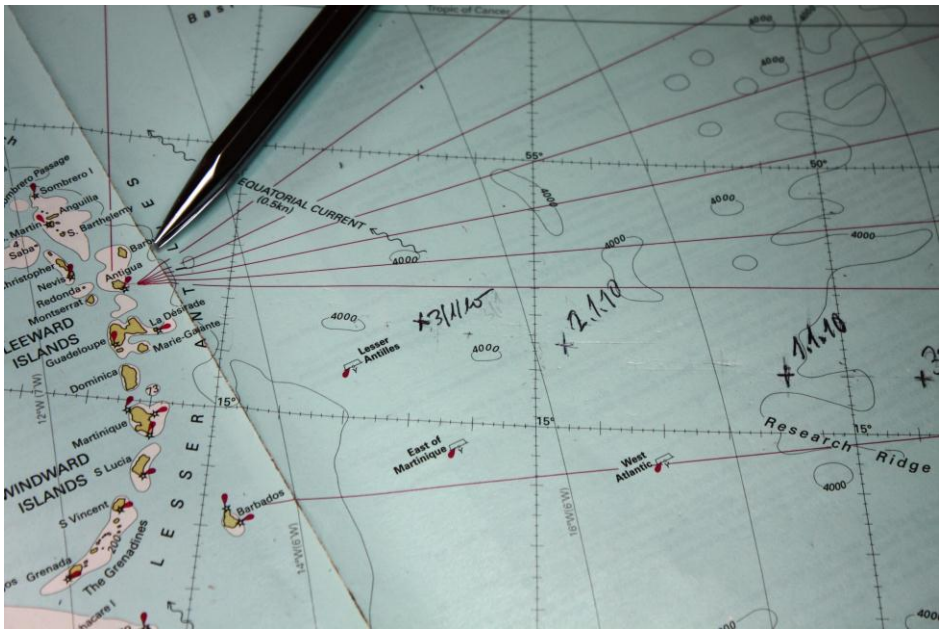
Wir gönnen uns einen Extraschluck gut gekühlten Sauvignon Blanc. Tiefkühlschrank und die drei Kühlboxen unterschiedlicher Größe haben sich an Bord bislang bestens bewährt und erlauben uns eine Proviantierung, die auch nach fast drei Wochen auf See kaum Wünsche offen lässt. Fleisch, Gemüse, Schinken und Käse… - „Dosenfutter“, bis vor einiger Zeit wesentlicher Proviantbestandteil, muss bei den heute vorhandenen Kühlmöglichkeiten nur noch im Notfall zum Einsatz kommen.

Der Neujahrstag ist der einzige richtige Schlechtwettertag unserer Überfahrt. Eine Regenwalze nach der anderen zieht über uns hinweg, wir fühlen uns wie auf der Nordsee.



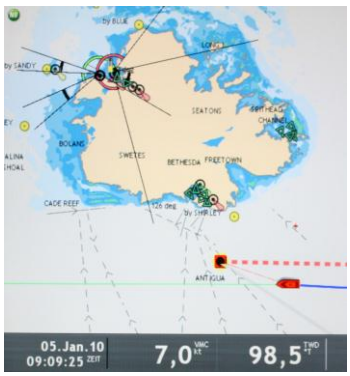
Zu allem Überfluss fangen wir uns mit der Schraube ein halb abgesoffenes Fischernetz. Glücklicherweise kommen wir ohne eine erneute Taucheinlage wieder frei.

Nach doch längerer Zeit auf See drehen sich unsere Gedanken immer mehr um die Ankunft. Noch 1.000 Seemeilen, nur noch 500 …

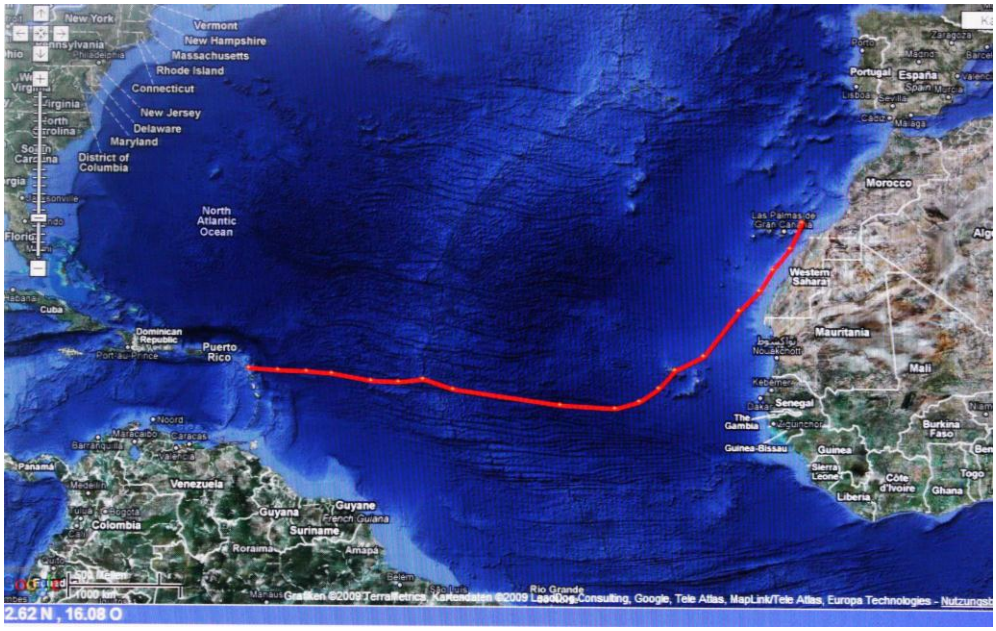


Die letzten Tage ist es wieder sonnig und schön, der Wind wird allerdings erneut etwas instabil, gelegentlich müssen wir motoren.

Der 23. Tag ist unser voraussichtlich letzter volle Tag auf See, zudem Uwes Geburtstag. Morgens geht so ziemlich alles schief, was schief gehen kann: Es ist Flaute, PC und GPS spinnen und piepsen zum Gotterbarmen, in der Pantry fallen im Schwell Kaffeekanne und Rühreibehälter um, und zu allem Elend springt uns im letzten Augenblick auch noch eine prächtige Golddorade vom Haken. Gegen Mittag kommt der Wind jedoch wieder, und wir haben ein herrliches Absegeln unter Parasailor nach Antigua. Mit dem ersten Büchsenlicht laufen wir am 5. Januar um 7.00 Uhr Ortszeit in English Harbour ein und machen in Nelson's Dockyard fest.



Hinter uns liegen genau 3.407 Seemeilen, das sind aufgrund unseres „Umwegs" über die Kapverden fast 600 Seemeilen mehr als der direkte Weg. Unter diesen Umständen sind wir mit der Dauer unserer Reise - knapp 23 Segeltage - ganz zufrieden.

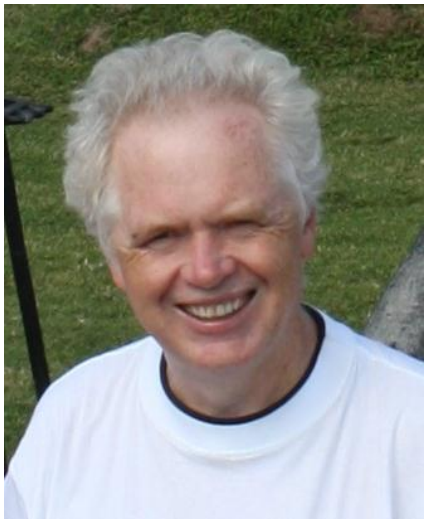


Gegen Mittag kommt Dieters Brigitte an Bord. Eigentlich hätte sie bereits einen Tag vor uns auf Antigua sein sollen, musste jedoch einen unplanmäßigen Zwischenstopp in der Dominikanischen Republik einlegen, da Antigua wegen ausgedehnter Aschewolken, die der Vulkan auf der Nachbarinsel Montserrat ausgespuckt hat, im Dunkeln nicht angeflogen werden konnte.

So fallen nun unsere Ankunfts- und die Wiedersehensfeier zusammen.

Die nächsten drei Tage stimmen sich Brigitte, Dieter, Org und Sylvia auf drei Wochen gemeinsames Karibikbummeln ein, während Uwe versucht, sich gedanklich mit den Wetterbedingungen anzufreunden, die ihn zu Hause erwarten. Doch zuvor besuchen wir zum Ausklang die wunderschöne Nonsuch-Bay auf Antigua, die ein wenig an die Tobago Cays im ursprünglicheren Südteil der Karibik erinnert, nur dass wir uns diesen Ankerplatz hier mit einigen der berühmtesten und größten Megayachten der Welt teilen.

Special Event am 8. Januar ist zunächst Orgs längst überfälliger Gang zum Friseur, nachdem die übrigen Crewmitglieder sich hartnäckig geweigert hatten, unterwegs auf See entsprechend tätig zu werden. Patricia bietet in Nelson's Dockyard Wellness, Massagen und Haarschnitte an. Org verschwindet relativ lange, Patricia tobt sich aus und betont seinen Charakterkopf. Der Schnitt hält mindestens bis zur Jahresmitte!



Abends geht Uwe nach einem letzten Planter‘s Punch von Bord.

Unsere Gedanken begleiten ihn mit Blick auf die jüngsten Meldungen über Schneechaos in London, wo er den Flughafen wechseln muss. Wir sind erleichtert, als wir am nächsten Tag hören, dass er mit einer der letzten Maschinen Heathrow verlassen konnte.

Seine Grüße und die vielen anderen Berichte aus dem heimatlichen Wintersportort Essen kommen uns hier bei 29 Grad Celsius doch sehr unwirklich vor.

Mit Uwes Abreise ist das Abenteuer Atlantiküberquerung endgültig abgeschlossen. Es war unser bislang längster Törn. Wir haben uns prima verstanden und waren sehr schnell ein eingespieltes Team, sicher auch wegen der vielen Segelreisen, die wir bereits früher gemeinsam unternommen haben. Unser Vertrauen in und die Vertrautheit mit dem Schiff wächst mehr und mehr.

Wir freuen uns jetzt auf einige Wochen Karibik, teils mit Freunden, teils zu zweit. Im Mai, wenn die Gefahr von Hurrikans wieder zunimmt, werden wir die Karibik verlassen, wahrscheinlich nach Norden.

Doch dies ist ein anderer Bericht.