

Reisebericht Rund um den Atlantik: Etappe 4

- **Route : Transatlantik**
- **Distanz : 2876 Seemeilen (5326 Kilometer)**
- **Dauer : 20.11.2011 – 11.12.2011 (21 Tage, 12 Stunden)**



Weisse Strände, kristallklares Wasser und Palmen die sich gemächlich im Passatwind wiegen. Hier auf St. Lucia, in Mitten der Kleinen Antillen, sind wir nun nach 2876 sm oder 21 Tagen angekommen. Dass während den 3 Wochen auf See nicht nur die Sonne schien, die Segel sich nicht nur mit herrlichem Passatwind füllten, dass das Wasser auch von oben kam, und sich Dschinni während der gesamten Zeit von links nach rechts, nach vorne und hinten und zu allem Übel auch noch hoch und nieder bewegte und vieles mehr, darüber möchten wir in unserem vierten Reisebericht erzählen.

Sonntag, 20 November (Start zur ARC Regatta 2011)

Gewöhnlich ist es um 08:00 Uhr in der Marina von Las Palmas noch sehr ruhig. Doch heute ist alles ganz anders, es herrscht um diese Zeit bereits emsiges Treiben. Die Einen versuchen noch eine letzte Dusche zu bekommen, andere sind bestrebt das letzte Mal frisches Brot zu kaufen und wieder ganz andere klettern noch auf den Mast und wechseln spontan eine Want aus. Auch auf Dschinni ist bereits Tagwache. Wir erledigen noch Aufräumarbeiten und geniessen einen letzten Nespresso bevor wir die Maschine irgendwo in einem Schapp für die nächsten Wochen verstauen. Gegen 10:30 Uhr verlassen die ersten Yachten die Marina. Es werden mehr und mehr und es kommt manchmal fast dazu, dass die Hafenausfahrt buchstäblich blockiert ist. Die Stimmung ist aber sehr friedlich und freundlich und man wünscht sich gegenseitig eine gute Reise bevor die Leinen gelöst werden. Auf dem gegenüberliegenden Steg spielt ein englischer Trompeter noch inbrünstig die englische Nationalhymne, gefolgt vom Titellied zu "Titanic". Wenn das nur kein schlechtes Omen ist...

Um 12:00 Uhr heisst es auch bei uns „Leinen los“. Gemütlich gliedern wir uns in die Schlange der 225 Boote ein und motoren zum Startfeld ausserhalb der Marina. Wir hören sogar noch ein letztes ‚Hopp Schwiiz‘ von den unzähligen Zuschauern welche sich hier versammelt haben. Der Start erfolgt gestaffelt nach unterschiedlichen Kategorien. Als Erstes starten die Racer und Multihulls, etwas später dann die Cruiser. Während sich die Cruiser gemächlich unter Motor zur Startlinie schlängeln, sind die Racer bereits mächtig am Adrenalin Hochpumpen. Unter voller Besegelung brettern viele durch ein Feld von gut und gerne 200 Segelbooten. Ja es ist schon eindrücklich anzuschauen wenn ein Riesentrimaran zum Anfassen nah an dir vorbei donnert. Bald werden die Jungs (und Mädels?) mit einem ohrenbetäubenden Knall von einer Kriegsfregatte aus in die Freiheit des Atlantik entlassen. Die Spannung steigt enorm. Es ist auch schwierig sich zwischen den vielen Booten zu bewegen ohne jemandem zu nahe zu kommen. Auch wir stellen uns in den Wind und hissen unser Gross. Eine halbe Stunde später donnert die Fregatte einen weiteren Startschuss in die Luft, und nun heisst es auch für uns „Normal-Segler“ ab über die Startlinie und Kurs St. Lucia. Auch bei den sonst so gemütlichen Cruisern wird es nun grausam eng und es bedarf einer hohen Konzentration der Steuerfrau um nicht ein anderes Boot zu rammen. Ein kleine Unachtsamkeit und schon verheddern sich zwei Riggs ineinander.



Nach rund einer Stunde lichten sich die Reihen und es gibt etwas mehr Platz um den gewünschten Kurs zu halten. Boote mit einem Spinnaker können direkt Kus Süd laufen, andere wie wir waren gezwungen vor dem Wind nach Südosten abzulaufen. Gegen



Abend frischt der Wind auf über 20 Knoten auf, und wir erreichen den Süden Gran Canarias. Nun können wir mit Kurs Südwesten der untergehenden Sonne entgegen segeln. Ein erstes einfaches Nachtessen wird zubereitet und anschliessend startet Thomas als Erster mit dem 3 Stunden Wachrhythmus.

Montag, 21. November

Während der Nacht nahm der Wind ab und wir machten nur noch bescheiden Fahrt. Der Autopilot hatte wieder Mühe mit den Wellen von Achtern und der Wachhabende musste immer gut aufpassen um falls notwendig eingreifen zu können. Sorgen bereitete uns aber auch, dass wir in der Bilge plötzlich Wasser hatten. Trotz regelmässigem Abschöpfen füllte sie sich immer wieder auf. Nicht gerade eine angenehme Situation in Anbetracht von 2800 sm die wir vor uns haben. Am Morgen wurde uns zum ersten Mal per Mail ein Positionsreport aller Boote und der Wetterbericht zugesendet. Zu unserer grossen Freude lagen wir überraschenderweise im Mittelfeld. Super, so soll es weiter gehen. Der Wind ging noch weiter zurück und wir beschlossen den Motor zu bemühen. Die Benutzung des Motors muss gut überlegt sein, denn wir haben nur einen beschränkten Dieselvorrat (370 l.) an Bord und der muss für die gesamte Zeit reichen. Als der Wind erneut aufdrehte, konnten wir unser erstes Projekt starten. Zum ersten Mal wurde mit Hilfe unseres neuen Spinnakerbaums die Genua ausgebaumt. Nach ein paar unflätigen Worten des Skippers (welche wir hier lieber nicht genauer wiedergeben wollen) auf dem schwankenden und rutschigen Vordeck war das Teil aber montiert und zog uns herrlich weiter Richtung Südwest. Obwohl tagsüber T-Shirt und Shorts angesagt waren, musste in der Nacht das komplette Oelzeug angezogen werden. Ja ein Teil der Crew benötigte sogar noch eine Mütze, so kühl war es.

Dienstag, 22. November

Wohl zog uns die Genua gemütlich durch den Atlantik, aber die Geschwindigkeit liess zu wünschen übrig. Um so betrübter waren wir als wir den neusten Positionsreport erhielten. Der grösste Teil der Boote befand sich viel weiter südlich, und dort herrschten bessere Winde. Unser Versuch auf einer etwas nördlichen Route zu laufen, hatte nun bereits am dritten Tag buchstäblich Schiffbruch erlitten. Nun ging es darum den Schaden zu begrenzen und auch möglichst rasch nach Süden zu kommen. Da der Autopilot in der vergangenen Nacht wieder nicht zuverlässig arbeitete wurde nun das Projekt „Aktivierung der Hydrovane (genannt „Katze“)" ins Leben gerufen. Unsere Windfahnensteuerung hatten wir bis dahin erst wenig erprobt, nun musste sie zeigen ob sie auch hält was die Werbung verspricht. Nach wenigem Justieren und Ausprobieren funktionierte sie aber einwandfrei. Auch der Wasserstand in der Bilge ging zum Glück zurück. Also konnte endlich der Wachgänger etwas entspannter Musik hören, in einem Buch lesen oder einfach den wunderbar mondlosen Sternenhimmel bestaunen. Einzig wenn Thomas seine Nachtwache antritt, ist garantiert dass eine Wolke für eine kurzfristige sanfte Dusche sorgt. In der Ferne konnten wir noch einzelne Lichter von wenigen Seglern ausmachen, ansonsten lag nur „Schwärze“ vor uns.



Mittwoch, 23. November

Noch dauert unsere Übergangsetappe Richtung Süden an. Langsam sind uns die Seebeine gewachsen und das Schlucken von Medikamenten konnte bei allen eingestellt werden. Somit war Alfons bereit sein Projekt „Fischfang“ aufzugleisen. Bald war die lange Leine mit dem hübsch schillernden Köder ausgebracht. Diese Leine zogen wir ab sofort fast Nonstop hinter uns her. Es wurden auch schon diverse verführerische Rezepte diskutiert, doch solange der Erfolg sich nicht einstellt, bleibt es bei den in Las Palmas getätigten Einkäufen, und die sind auch nicht schlecht. Schlechter war es dann auf einmal um unser GPS Gerät bestellt. Plötzlich tauchte wieder die Meldung „No Fix“ auf, was soviel bedeutet das kein GPS Signal mehr empfangen wird. Grundsätzlich kein Grund zur Panik, zur Sicherheit sind ja noch zwei Hand GPS Geräte vorhanden. Dennoch verstärkte dies nicht gerade das Vertrauen in die selbstinstallierte Elektronik. Was macht also der Skipper nach eingehender Analyse der Situation (und vor allem wenn er nicht mehr weiter weiss)? Ganz nach dem Informatiker Motto – „Ein Reboot tut immer gut“ wurde dem Multiplexer der Strom entzogen. Leider war vorerst nach dem Reaktivieren das Ergebnis nicht besser. Es musste also doch eine genauere Analyse folgen.

Bei viel Seegang und konstant 30 Grad Neigung hat Thomas den Laptop gestartet und an den Multiplexer angeschlossen um die Datensätze genau zu prüfen. Nach etwas unmotiviertem Herumkonfigurieren hatte sich das Problem auf einmal gelöst und alle Geräte zeigten wieder die korrekte Position an. Problem gelöst, Ursache wieder einmal unbekannt. Hm...

Donnerstag, 24. November

Nach einer äusserst unruhigen Nacht, die Wellen kamen von allen Seiten und der Wind war wiederum eher schwach, gelangten wir auf den 23. Breitengrad und wir schwenkten langsam auf den direkten Kurs St. Lucia ein. Da der Wind wiederum "patsch" von Hinten kam, haben wir erneut die Genua ausgebaut. Diesmal verlief das Manöver schon viel besser. Nun war es der Skipper der sich in den diversen Leinen (inkl. seiner Sicherungsleine) verwickelte... Die Sonne stand gerade hoch am Himmel, also eine gute Gelegenheit das Projekt „Astronavigation“ in Angriff zu nehmen.



Fachmännisch hat Thomas den Sextanten aus dem Koffer gehoben und direkt auf die Sonne gerichtet. Da er aber vergessen hatte die entsprechenden Filter vor die Linsen zu schieben, wurde er so stark geblendet dass der anfängliche Elan bereits wieder merklich abnahm. Nach ein paar einfachen Übungen, die aber dazu führten das es dem Skipper ziemlich mulmig im Magen wurde, hat er das Teil bald wieder versorgt. Die Überfahrt dauert noch lange und so ein Projekt muss ja nicht in den ersten Tagen durchgezogen werden. Dies um so mehr als das Projekt „Fischfang“ auch eher ein trostloses Dasein

genoss.

Freitag bis Sonntag, 25. November – 27. November

Wir genossen unser verlängertes Wochenende und machten nur Dienst nach Vorschrift. Was soviel bedeutet wie Wache gehen (Tags 3 Std, Nachts 2 Std.), Vorräte kontrollieren und faule Früchte aussortieren, die Eier drehen, das Rigg einer Kontrolle unterziehen, überlegen ob man mit den Segeln etwas anderes machen könnte, oder ein Buch lesen. Mittlerweile waren wir auch zuversichtlich, dass wir in der Karibik ankommen werden. Somit begannen wir die bereits vorhandenen Revierführer zu studieren und auszurechnen wann in etwa wir dort eintreffen würden.

Montag, 28. November

Langsam aber sicher kommen wir gegen Westen vorwärts. Mit dem jetzigen Kurs können wir mit den anderen Booten gut mithalten, doch haben wir etwa 1 Tag Rückstand auf das Hauptfeld und wir kommen einfach nicht näher. Nun ist also der Ehrgeiz geweckt und wir blasen zur Aufholjagd. Nachdem die ganze Crew endlich ausgeschlafen und gepflegt im Cockpit beisammen war, wurde entschieden die Genua gegen den Blister zu tauschen.

Bei dem Blister handelt es sich um ein grosses Leichtwindsegel, aber eigentlich nicht wirklich für achterliche Winde geeignet. Aber man soll ja nichts unversucht lassen, vielleicht pusht es uns doch noch etwas nach vorne. Nachdem die Genua abgebaut worden war wurde mit Bedacht der Blister gesetzt. Das riesengrosse blaue Ungetüm mit dem gelben Säbel wurde kurze Zeit später losgelassen. Es zog wie verrückt und flatterte wild bis wir es endlich einigermaßen getrimmt und unter Kontrolle hatten. Doch es stand gar nicht schlecht und sah schnittig aus. Allerdings liefen wir weder schneller, noch konnten wir den Kurs vor dem Wind besser halten. Auch die Windfahne war überfordert und von Hand zu steuern erforderte eine sehr hohe Aufmerksamkeit. Ausserdem frischte der Wind auf 19 Knoten auf und wir mussten echt um das sehr leichte Material Angst haben. Nach rund einer Stunde wurde darum dieses Projekt begraben. Also Blister bergen, Genua ausrollen und ausbaumen. (man hat ja sonst nichts zu tun...) Der nächste Höhepunkt wurde aber bald erwartet. Demnächst wird unsere Logge die 1000ste Seemeile seit Gran Canaria anzeigen. Aus dem rein emotionalen Ereignis wurde am Ende noch ein Mathematisches. Es stellt sich uns nämlich die Frage was passieren wird nach dem Erreichen der 1000 sm auf der Anzeige. Erscheint dann die 1001 oder die 0 ? Zur grossen allgemeinen Überraschung folgte nach 1000



aber der Wert 344. Wie und warum dies so geschah wird wohl immer ein Geheimnis bleiben. Für uns bedeutet dies für die restliche Zeit immer ein Ausrechnen der effektiven Distanz. Ja nun, ein wenig Hirngymnastik hat noch niemandem geschadet.

Dienstag, 29. November

Eine weitere sehr ungemütliche Nacht ging zu Ende. Die Wellen kamen wieder von allen Seiten und Thomas in der Bugkoje rollte von links nach rechts und fuhr mit dem Lift (=Welle) im ungleichen Rhythmus nach oben und unten. Mittlerweile konnten wir in der Koje liegen und am Rauschen des Wassers erkennen wie schnell oder langsam wir unterwegs waren. Auch erkennen wir nun jede Richtungsänderung sofort. Fällt eine Änderung grösser aus als üblich, warten wir angespannt darauf ob die Windfahne "Katze" unsere Dschinni wieder auf den Kurs zurückholen kann, oder ob der Wachgänger ihr helfen muss. Dies allerdings kam nur selten vor und immer war es gepaart mit einem böigem Wind und seitlichen starken Wellen.



Gegen Mittag hat die frisch gestärkte Dschinni Crew beschlossen, eine weitere Segelstellung auszuprobieren, und nebst der Genua nun auch das Grosseegel zu setzen um im sogenannten Butterfly auf Kurs 262 Grad zu segeln. Bis anhin war der Wind jeweils zu räumlich um diese Segelstellung effektiv nutzen zu können. Nach rund 15 Minuten war alles erledigt und im Gegensatz zum Blister-Manöver auch ein durchschlagender Erfolg. Dschinni lief etwa 1 Knoten schneller und lag auch stabiler in den Wellen. Dass soll aber nicht heissen dass es nun ruhig war. Nein, das dauernde Geschaukel blieb natürlich bestehen, aber eben leicht abgeschwächt. Das Glück schien

uns heute treu zu bleiben denn das Projekt Fischfang konnte einen ersten Zwischenerfolg aufweisen. Alfons hatte dem Meer eine kleine Goldmakrele entlockt. Dies gab für einmal eine leckere kleine Zwischenverpflegung und natürlich Appetit auf mehr.

Mittwoch, 30. November

Der Wind blieb uns weiterhin treu. Er blies konstant aus ESE (Ost-Süd-Ost) obwohl die Wettermeldung beharrlich NE voraussagte. Uns war es eigentlich egal solange wir flott voran kamen. In der Nacht frischte es noch herrlich auf aber das Meer war anfänglich fast spiegelglatt. Somit konnte Dschinni mit teilweise über 8 Knoten auf Kurs 260 Grad durch die dunkle Nacht gleiten. Der Blick auf die Koordinaten des GPS Geräts mutete fast schon an wie ein Blick auf die Tanksäule; bloss handelte es sich hier nicht um Liter und Franken, sondern um die Längen- und Breitengrade die sich in ungeahntem Tempo nach oben schraubten. So war es nicht verwunderlich das wir einen neuen Tagesrekord mit einem Etmal von 150sm aufstellten.

Donnerstag, 1. Dezember

Bei angenehmem Wetter ging es immer weiter dem Ziel entgegen. Seit ein paar Tagen muss in der Nacht auch nicht mehr das Oelzeug getragen werden. Eine Hose und ev. ein leichter Fleece reicht bestens aus um die Nachtwache hinter sich zu bringen.

Wir entdecken auch immer mehr Grasbüschel die im Meer herumtreiben, Woher die wohl kommen?



Freitag, 2. Dezember

Damit es uns nicht zu langweilig wird, haben wir wieder einmal ein Problem mit der Elektrik. Anfänglich reichten Solarpanel und Windgenerator aus um unsere Batterien zu laden. Mit der Zeit wurde noch mit dem Motor im Leerlauf während einer Stunde nachgeholfen, aber mittlerweile reichten auch 2 Stunden nicht mehr aus. Nach Studium der einschlägigen Literatur, ja wir führen eine regelrechte Bibliothek mit uns herum, wurde die Ursache bald herausgefunden. Es liegt an dem Laderegler der Lichtmaschine. Unser Standard Laderegler kann unsere Batterien nur mit sehr grossem Aufwand wieder zu 100% laden und dies macht sich halt erst nach einigen Tagen bemerkbar. Die Lösung scheint ein Hochleistungsladeregler für rund 150€ zu sein. Doch den gibt es frühestens in St. Lucia. Bis es soweit ist, müssen wir halt jeden Tag ein wenig länger den Motor zum Nachladen bemühen und die störenden Geräusche in Kauf nehmen.

Samstag, 3. Dezember

Unsere Aufbackbrot-Reserven gehen dem Ende entgegen. Somit musste unsere Hausbäckerei aktiviert werden.

Also hat Thomas insgesamt drei Brote und drei Brötli (aus der leckeren Zwirbelbrotmischung der Landi) gebacken. Kein Zuckerschlecken bei ca. 30 Grad unter Deck, mit dem auf 220 Grad geheizten Backofen. Die anschliessende herrliche Salzwasserdusche auf der Badeplattform hat er sich daher redlich verdient. Der Atlantik hat mittlerweile angenehme 25 Grad. Was will man mehr?



Sonntag, 4. Dezember

Petri Heil! Endlich hat die richtige Goldmakrele angebissen. Ganz hübsch gross das Teil. Doch bevor sie unseren Gaumen verwöhnen konnte, musste sie noch an Bord geholt werden, den Gnadenstoss erhalten und verarbeitet werden. Nach wenigen Minuten hatte Alfons die Makrele auf der Badeplattform.

Mit der notwendigen Menge Rum hinter die Kiemen (des Fisches) gab sie bald klein bei und wir konnten sie endgültig an Bord holen. Die Makrele war ja erst betäubt und wir mussten ihr noch den Gnadenstoss geben. Also RazFaz mit dem Messer den Kopf ab und die Eingeweide raus. Patrizia hat sich zuvor schleunigst unter Deck verzogen... Soweit alles okay. Nun galt es noch entsprechende Tranchen zu schneiden. Die erste Tranche ging ohne Probleme, doch bei der Zweiten zuckte der Fisch nochmals ganz heftig. Nichts für schwache Nerven. Und so ging es auch bei den folgenden zwei Tranchen weiter.



Doch endlich gab sich der an und für sich tote Fisch geschlagen und wir konnten 8 dicke Tranchen schneiden. Diese wurden mit Limetten mariniert und bis am Abend im Kühlschrank aufbewahrt, bereit um später für das Sonntagsmenü zubereitet werden zu können. Nebst dem Fischfang gab es auch noch ein anderes wichtiges Ereignis zu feiern. Seit 16:15 UTC sind wir näher als 1000sm vom Ziel entfernt! Ein tägliches Highlight war jeweils das Downloaden des Wetterreports sowie die Flottenmeldungen der ARC Rally Control. Etwa um 4:00 UTC wurden die Positionen aller Segelboote ermittelt, mit dem Handicap der Boote verrechnet und das Ranking wieder an die Boote verschickt. Auf der Liste sind dann die Koordinaten jedes Bootes sichtbar, wie viele Seemeilen es bis zum Ziel noch vor sich hat, und mit welcher Geschwindigkeit es unterwegs ist. Eine ganz interessante Sache also. Und man fühlt sich nicht so alleine in der Weite des Atlantik! Abends haben wir noch darüber diskutiert wie viel Schwein wir bisher gehabt hatten, da wir bisher sowohl von Materialverlust- und Bruch wie auch von Verletzungen verschont worden sind. Die erhaltenen Flottenmeldungen zeigten nämlich bereits folgende Verluste/Schäden bei anderen Segelbooten:

- Vorstag gebrochen
- Probleme mit dem Ruder
- Rigg defekt
- Irreparable Probleme mit der Maschine
- Propeller verloren
- Baum gebrochen
- Danbuoy verloren
- Autopilot defekt
- usw...

Montag, 5. Dezember

In der Nacht hatte uns eine erste heftige Squall erwischt. Eine Squall ist eine lokale Gewitterzone die nebst sehr starkem Wind in Böen auch Regen bringt. Da 29 Knoten Wind für die ausgebaumte Genua definitiv zu viel ist, haben wir in der Eile versucht sie zu Reffen. Das Ganze ging etwas unkontrolliert von statten da wir quasi überrollt wurden. Die Genua bekam ein wenig Spiel sodass der Spinnakerbaum sie mit voller Wucht an das Babystag schlug, was zur Folge hatte dass dieser entzwei brach. Ein Teil baumelte an der Genua, der Andere am Spifall. Uns blieb nichts anderes übrig als die beiden Trümmerstücke zu bergen und irgendwie im Cockpit fest zu laschen. Die sintflutartigen Regenfälle waren bald vorüber, doch der böige Wind verlangte während zweier Stunden eine anstrengende Steuerung von Hand. Die Frage ob sich der Spibaum reparieren lässt, musste

daher erstmal auf den Morgen verschoben werden. Bald trat das typische Verhalten einer Squall ein, der Regen hörte auf und der Wind liess ebenfalls stark nach, sodass wir sogar unter Maschine weiterfahren mussten. Nun hatte es uns also doch noch erwischt; wir mussten uns mit unserem wertvollen nun zweigeteilten Spibaum in die Liste der Schadensmeldungen einreihen.



Aber unsere zwei Männer waren nicht faul und haben natürlich nach einer Lösung gesucht und diese gefunden. Da es ein ausziehbarer Spinnakerbaum ist, konnte das abgebrochene Stück gekürzt werden ohne dass die Funktion stark beeinträchtigt wird. Die Metallsäge aus dem Notfallkoffer erwies sich dazu als äusserst hilfreich. Anschliessend musste noch eine Halterung improvisiert werden damit die beiden Rohre wieder stabil ineinander fixiert werden konnten. Es gab eine Menge Ideen aber die scheiterten entweder am fehlenden Material oder am vorhandenen Werkzeug. Am Schluss wurden einfach zwei Löcher durchgebohrt und mit Sicherungsstiften gesichert. Woher wir die

Stifte hatten? Diese waren im Ersatzkitt der Windfahnensteuerung enthalten und passten besser als jedes nach Mass gefertigte Teil. Nach etwa 3 Stunden Arbeit konnten Thomas und Alfons den Spibaum wieder als repariert und einsatzfähig frei geben. Glück gehabt!

Dienstag, 6. Dezember

Heute ist Sankt Nikolaus Tag. Zu diesem Anlass zog der Skipper extra ein rotes T-Shirt an und liess sich vorher den Bart wachsen um dem geforderten Erscheinungsbild gerecht zu werden. Da sich aber die gesamte Crew inklusive Dschinni von der besten Seite zeigte, gab es nichts zu bestrafen und die Weidenrute durfte in der Koje bleiben. Anstelle von Lebkuchen zauberte Patrizia feine „Brownies“ aus dem Backofen.

Mittwoch, 7. Dezember

In der Nacht herrschte wenig Wind und wir kamen nur langsam vorwärts. Auch der Wetterbericht stimmte uns nicht zuversichtlich für die folgenden Tage, es hatte sich ein beharrliches Tief vor den kleinen Antillen ausgebreitet.

Aus dem Positionsreport ist ersichtlich dass die anderen Boote ebenfalls mit dem schwachen Wind kämpfen. Wir nahmen den Kampf mit unserem geflickten Spinnakerbaum mehr oder weniger erfolgreich auf und konnten so einigermaßen erträglich Fahrt machen.



Donnerstag, 8. Dezember

Nun hat sie uns endgültig erreicht, die Schwachwindzone. Der Albtraum jedes Seglers...

Über Nacht nahm der Wind immer mehr ab und um 09:00 Uhr schlief er fast endgültig ein. Da wir die Zeitumstellung erst in St. Lucia vornehmen, ist es auf Dschinni um diese Zeit noch stockdunkel. Also haben wir den Diesel gestartet, auch um unsere Nerven und die flatternden Segel etwas zu beruhigen. Patrizia die in der Achterkoje neben der lauten Maschine schlafen muss, ist mittlerweile fast taub...



Mit allen Tricks und den unterschiedlichsten Segelstellungen haben wir versucht den leicht aufkommenden Wind um die Mittagszeit einzufangen, leider ohne ersichtlichen Erfolg, denn aus dem schwachen Wind wurde endgültig eine Flaute. Der Wetterbericht gab nicht viel Hoffnung auf bessere Zeiten und wir sahen uns nun gezwungen sorgfältig auszurechnen ob unser Dieselvorrat für die restlichen 450 sm reichen würde. Man konnte es drehen wie man wollte, klar war, es wird sehr, sehr knapp. Ein Vorteil hatte die Flaute jedoch: das Wasser floss wie Blei um Dschinni, dies ermöglichte es uns den

Wassermacher auf Touren zu bringen. Die Wassertanks wurden nämlich auch langsam leerer und somit befanden wir uns zumindest beim Thema Süsswasser auf der sicheren Seite.

Freitag, 9. Dezember

Wie Nahe Freud und Leid beieinander liegen, mussten wir heute der ARC Flottenmeldung entnehmen. Bei dieser mehr oder wenig täglichen versendeten Information an alle Boote wird jeweils berichtet was sich im

gesamten ARC Umfeld tut. Eine sehr traurige Meldung erreichte uns heute Morgen. Auf einem Boot war in den frühen Morgenstunden ein Crew Mitglied an einem Herzinfarkt verstorben. Dies musste ein Schock für alle Beteiligten sein, unbegreiflich. Wohl konnte bereits Kontakt mit dem MRCC (Maritim Rescue Coordination Center) in Martinique hergestellt werden, vor dem Boot lagen aber noch fast 400 sm Atlantik bis zum Land. Also keine Chance wirklich schnell Hilfe zu erhalten. Um möglichst rasch nach St. Lucia gelangen zu können, liess der Skipper anfragen ob in der Nähe befindliche Boote Diesel übrig hätten. Wir waren eines dieser Boote und meldeten via ARC Rally Control dass wir 30 Liter abgeben könnten. Dies hätte für uns zwar zur Folge, dass wir definitiv selbst nicht mehr genügend Treibstoff hätten, und sich unsere heiss ersehnte Ankunft um ein paar weitere Tage verschieben würde, angesichts dieser Tragödie traten aber selbstverständlich unsere Wünsche in den Hintergrund. Erst am späten Nachmittag teilte uns die Rally Leitung mit dass sich bereits ein Spender gefunden hatte. Sie bedankten sich für unsere Hilfe und Anteilnahme und wünschten uns trotz allem eine gute Weiterfahrt. Zumindest was die Dieselreserven anbelangte, waren wir nun nicht mehr ganz so angespannt.

Samstag, 10. Dezember

Die Flaute geht weiter, wie Öl präsentiert sich das Meer um Dschinni herum. Wir messen sagenhafte Windspitzen von 3 Knoten, das reicht nicht mal um das Grosse Segel ein klein wenig zu füllen.

Dennoch lassen wir es stehen und nutzen seinen Schatten um ein wenig Abkühlung zu erhaschen. Das Einzige was wir tun können, ist immer wieder neu berechnen ob der Diesel bis ins Ziel reicht. Die Windvorhersage ist nicht vielversprechend und wir bangen um jeden Liter. Nebst dem Motorenlärm der nun bereits seit Donnerstagmorgen fast ununterbrochen durch das Boot dröhnt ist es vor allem frustrierend wie die schönen Segeltage in Vergessenheit geraten. Doch Irgendwie ging auch dieser Tag vorüber und alle Anwesenden konnten sich am Abend an feiner Lachs Pasta à la Mode du Chef (heute Alfons) erfreuen. Übrigens die 0 Promille Vorgabe ist immer noch eingehalten, aber die Belohnung für die Ankunft in St. Lucia liegt vorsorglich bereits im Kühlschrank und wird auf die richtige Temperatur gebracht.



Sonntag, 11. Dezember

Die GRIB Daten (Wetterdaten) versprechen auch heute keinen Wahnsinnssegeltag. So tippt Thomas ziemlich unmotiviert an diesem Bericht als sich plötzlich der Windgenerator lautstark zurück meldet. Ein exzellentes Zeichen! Wow, dass müssen ja über 12 kt. sein. Schnell ist die Genua und das Gross wieder gesetzt und der Blick geht gespannt auf die Windanzeige. Die zeigte zwar Wind aus Nordosten obwohl er aus Südosten kam, aber wir wollen ja nicht heikel sein. Was für uns mehr zählt als die Richtung ist ein mehr oder weniger konstanter Wind von etwas über 10 Kt. Endlich konnte der Motor gestoppt werden und wir segelten auf angenehmen Halbwindkurs St. Lucia entgegen. Am späten Nachmittag war es dann soweit: nach drei Wochen nur Wasser und Himmel im Blick, kam der langersehnte Ausruf – „Land in Sicht“. Langsam, ganz langsam liess sich die Ostküste von St. Lucia durch die abendliche Bewölkung blicken.



Nur wenig später war nördlich von uns sogar auch Martinique sichtbar. Immer deutlicher zeichnete sich die Küste ab und noch bevor die Sonne unterging war der Landstrich gut zu erkennen. Dies hiess für uns dass das Ziel in der dunklen Nacht angefahren werden muss. Die Detail-Seekarten lagen seit Tagen bereit und konnten nun endlich ausgebreitet und eine erste Position eingezeichnet werden. Die letzten zwei Stunden musste nochmals der Motor nachhelfen da der Wind immer mehr abflaute und wir einfach nur noch ankommen wollten. Etwa eine Stunde bevor wir die Ziellinie erreichten kontaktierten wir per Funk die ARC Finishing Line um uns anzukündigen damit sie uns über das weitere

Vorgehen informieren können. Dabei erfuhren wir dass uns vor der Ziellinie ein Dinghy mit einem Fotografen der noch ein paar Bilder schiesst, entgegenfährt. Das reizte unseren Ehrgeiz natürlich und wir beschlossen noch einmal die Segel zu setzen. So schlichen wir unter schlagenden Segeln über die Ziellinie und wurden mit einem freudigen Hupkonzert begrüsst. Die Einfahrt in die Marina war nicht einfach, denn nach all den Tagen auf See kamen uns Leuchtfeuer, viele blinkende Lichter und lautstarke Disco-Bässe fremd vor und wir mussten uns unglaublich anstrengen um den richtigen Weg zu finden. Doch Patrizia parkierte Dschinni perfekt an ihrem zugewiesenen Platz wo bereits ein Empfangskomitee auf uns wartete. Andere Segler nahmen uns die Leinen ab, applaudierten und beglückwünschten uns herzlich. Da wurde einem richtig warm ums Herz! Als

Willkommensschluck gab es einen ersten Rumpunch und einen Fruchtkorb (inkl. einer Flasche Rum) von St. Lucia Tourismus. Es war einfach nur toll wieder festen Boden unter den Füßen zu haben und die Gratulationen von den anderen Seglern entgegen nehmen zu können. Der Zufall wollte es, dass wir wenig später die Crew der Maunalua, dem zweiten Schweizer Boot, begegneten. So war es nicht verwunderlich dass wir alle zusammen auf unserer Dschinni auf die erfolgreiche Überfahrt der beiden Boote mit spanischem Rot- und Weisswein angestossen haben.

Montag, 12. Dezember

Nach ein paar Stunden Schlaf mussten noch einige Tasks erledigt werden bis wir endlich offiziell in St. Lucia einklariert waren. Thomas als Skipper hatte die Aufgabe sich mit allen Pässen und Bootsunterlagen beim Zoll um den Papierkram zu kümmern, uns in der Marina offiziell anzumelden und zu bezahlen. Zum Abschluss besuchte er noch das ARC Office um die Yellowbrick Tracking Beacon abzugeben. Diese Beacon war es ja auch die es euch ermöglichte unsere Reise im Internet (Fleetviewer) mitverfolgen zu können. Auch der Versuch zu Ost-Karibischen Dollar (EC\$) zu kommen benötigte Zeit und Nerven. Um so mehr konnten wir unser erstes Frühstück an Land in einem der Hafenkaffees geniessen. Den Rest des Tages verbrachten wir noch mit Aufräumarbeiten und dem Versuch langsam wieder zu einem normalen Tagesrhythmus zu kommen.

ARC Abschlusswoche

Den Abschluss der ARC bildet die Preisverleihung am Samstag 18. Dezember. Doch bis es soweit ist, gibt es immer wieder die Möglichkeit mit anderen Atlantik-Bezwingern Erfahrungen auszutauschen und sich gegenseitig seine interessanten Geschichten zu erzählen. Dabei dürfen wir mit ein wenig Stolz anmerken, dass wir eine der Überfahrten mit den wenigsten Pannen erlebt haben. Nebst dem Relaxen stand aber auch schon der erste Miniausflug auf dem Programm. Mit dem Dinghy durchquerten wir die Rodney Bay um zu Pigeon Island zu gelangen.

Es folgte ein (für uns Ungeübte) schweisstreibender Aufstieg zum ehemaligen britischen Fort hinauf. Von dort aus beobachteten die Briten im 17. Jahrhundert die auf Martinique stationierte französische Flotte, um gegebenenfalls anzugreifen oder sich zu verteidigen. Wir sahen Martinique nur ganz schwach im Dunst, aber um so hübscher war der Blick auf die Küste von St. Lucia. Bevor wir uns mit dem Dinghy wieder auf den Rückweg machten, mussten wir uns aber selbstverständlich noch im Meer abkühlen (29 Grad) und uns am Strand trocknen lassen. Da unser Lebensmittelvorrat doch ziemlich ausgeschöpft war, haben wir auch den Einkauf erledigt. Ausserdem galt es ein letztes ARC Seminar „Segeln in der Karibik“ welches vom Autor eines der Küstenführer (Chris Doyle himself) abgehalten wurde, teilzunehmen.



Die ARC Gemeinschaft ist schon ziemlich im Aufbruch begriffen und der Spirit wie er in Las Palmas noch alle antrieb, ist hier kaum mehr zu spüren. Trotzdem geniessen wir das Ambiente in der Marina mit ihren hübschen Kaffees dem leckeren Essen und den Steelbands die am Abend ihr Bestes geben. Und schon bald ist es soweit: Alfons, unsere Atlantik-Verstärkung, fliegt am Freitag Abend wieder heim in die Schweiz und wir müssen Abschied nehmen.

Jetzt haben wir also unser Abenteuer ‚Atlantik‘ erfolgreich abgeschlossen und schon blicken wir wieder Vorwärts auf die nächsten Stationen die uns erwarten. Als Erstes werden wir die Inseln südlich von St. Lucia erkunden. Dazu gehören St. Vincent and the Grenadines und Grenada. Was wir dort alles entdecken und wie lange wir uns durch die ‚Windward‘ Inseln treiben lassen, könnt ihr in unserem nächsten Reisebericht nachlesen.

Bis es soweit ist sagen wir goodbye and see you soon

Patrizia + Thomas

Noch etwas Statistik:

<i>Versegelte Strecke:</i>	2876 Seemeilen (5326 Kilometer)
<i>Wasserverbrauch:</i>	500 Liter aus den Tanks, ca. 80 Liter aus Petflaschen
<i>Dieserverbrauch:</i>	Ca. 340 Liter., fast bis zum letzten Tropfen
<i>Windgeschwindigkeiten:</i>	15-20 Knoten, 29 Knoten in der Squall, 0-3 Knoten während der Flaute
<i>Wetter:</i>	Meist locker bewölkt oder wolkenlos, ab und zu ein kurzer Schauer, 1x eine heftige Squall
<i>Längstes Etmal (in 24 Stunden zurückgelegte Strecke):</i>	155 Seemeilen
<i>Maximale Geschwindigkeit über Grund:</i>	9.3 Knoten
<i>Schäden an Mensch und Material:</i>	Durchgesessene Hinterteile, Spibaumbruch, 2 Schoten (wegen Abnutzung gekürzt)
<i>Wachrhythmus (3 Personen):</i>	Erste 3 Tage: ab 21:00 bis 21:00 Wachablösung alle 3 Stunden/Person (= 6 Std. am Stück schlafen) Ab. 4. Tag: ab 21:00 bis 09:00 Wachablösung alle 2 Stunden/Person (=4 Std. am Stück schlafen), von 09:00 bis 21:00 Wachablösung alle 3 Stunden
<i>Sichtungen:</i>	1 Tanker, 1 Passagierschiff, ca. 6 Segler, 2 Delfine, eine handvoll fliegende Fische und eine grosse Menge Seegras welches Richtung Europa unterwegs war
<i>Fehlentscheide:</i>	Nach dem Start nicht direkt auf Südkurs eingeschwenkt zu haben
<i>Highlights:</i>	Die täglichen Positionsmeldungen der anderen Boote 2 Delfine Der Fang der leckeren Goldmakrele Das Einstellen der Tabletten gegen Seekrankheit Das erste Anzeichen eines Mondes nach tagelanger „Schwarzfahrt“ Das leckere Selbstgebackene (Zwirbelbrot und Schokoladenkuchen) Nachtwache in Top und Shorts Viel Zeit zu haben Land in Sicht Der herzliche Empfang auf St. Lucia
<i>Dämpfer:</i>	Keine regelmässige Atlantikwelle in Sicht Schlafmangel Durchgesessene Hinterteile Viel Zeit zu haben (endlose Tage/Nächte) Spibaumbruch Die Meldung über den Todesfall auf einem Boot in unserer Nähe Der Dieselvorrat reicht vielleicht nicht Flaute