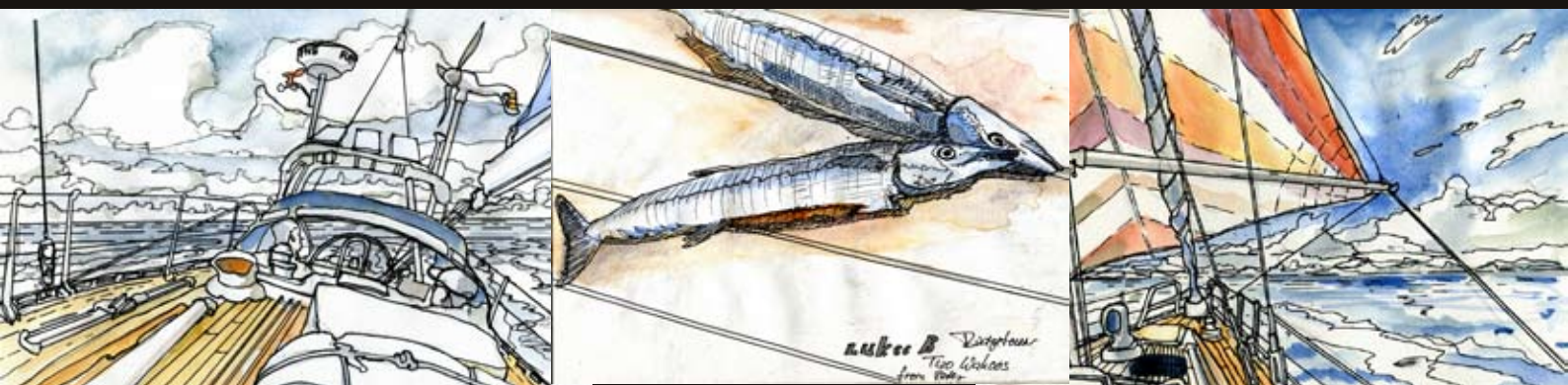




Rollgroß statt Rollator

Mit einer 12-Meter-Yacht zu dritt
über den Atlantik

von Manfred Schlösser



Rollgroß statt Rollator

Mit einer 12-Meter-Yacht zu dritt über den Atlantik

von Manfred Schlösser

Für Ingrid

Bremen, im Januar 2014

Impressum

Konzept, Text, Zeichnungen und Layout
Manfred Schlösser. Einige Fotos von Heiner M.
Annette-Kolb-Straße 17 28215 Bremen
0176 218 31156
www.manfredschloesser.de

*„In 20 Jahren wirst du mehr enttäuscht sein über die Dinge, die du nicht getan hast, als über die Dinge, die du getan hast. Also löse die Knoten, laufe aus aus dem sicheren Hafen. Erfasse die Passatwinde mit deinen Segeln. Erforsche. Träume.“
(Mark Twain)*

Rollgroß statt Rollator

Vorgespräch

„Das mit der Navigation ist eigentlich ganz einfach, man fährt von den Kanaren immer Richtung Süden, bis die Butter anfängt zu schmelzen und biegt dann rechts ab.“ Heiner M.(63), der Schiffseigner und Skipper der zwölf Meter langen *Doertita*, grinst, als er in die zweifelnden Gesichter seiner Crew schaut. Die Transatlantik-Crew, das sind Hans-Otto T. (65) und ich (58), die es beide noch mal wissen wollen.

Ich kenne den Skipper Heiner, der fast 80 000 Seemeilen auf den Meeren hinter sich hat, und dessen ruhige besonnene Art ich schon oft kennenlernen durfte. Dieses Jahr will ich mir endlich meinen Seglertraum erfüllen, ein Mal richtig über den Atlantik, bevor es aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr geht. Und wenn ich so etwas mache, dann nicht an Bord einer Luxusyacht oder eines Kreuzfahrtschiffs, soviel Schneid muss schon sein, denke ich. Die 12 Meter

lange Segelyacht *Doertita* ist mit ausreichend Stehhöhe, Autopilot, Rollreffanlage und Rollgroß perfekt dafür geeignet und altersgerecht für uns alte Säcke. Jedenfalls denke ich, so eine Atlantiküberquerung, das ist was fürs Leben, das nimmt dir keiner weg. Eigentlich ist es absolut irrational, im Postkutschentempo eine Strecke von über 5000 Kilometern zurückzulegen. Ich bekomme fast schon einen Anfall, wenn ich mit dem Auto zwanzig Minuten im Stau stehen oder im Supermarkt an der Kasse warten muss. Das wird hart werden für mich, denke ich. Wir haben noch nicht mal die Möglichkeit, die Fahrt zu unterbrechen und auszusteigen, denn Inseln gibt es zwischendurch nicht, wie ich mehreren Freunden versichern musste. Es wird für mich eine mehrwöchige Übung in Geduld, Rücksichtnahme und Gelassenheit werden, ohne Zeitung, Fernsehen, Internet, E-Mail, Facebook und den anderen

digitalen oder analogen Errungenschaften.

Heiner unterbricht meine Gedanken.

„Spaß beiseite, euch beiden muss klar sein, dass wir im Notfall auf uns allein angewiesen sind. Krankenhäuser und Ärzte sind sehr weit weg. Und nehmt euch nicht zu viel Klamotten mit. Ölzeug und Gummistiefel könnt ihr zuhause lassen. Es wird heiß werden.“ Das können wir uns wiederum Ende Oktober bei unserer Vorbesprechung in einer norddeutschen Kneipe nicht so richtig vorstellen, doch die Route heißt nicht umsonst Barfuß-Route und heiß wurde es dann auch.

„Jungs, das ist jetzt meine dritte Tour von Ost nach West über den Atlantik. Je weiter man von den Kanaren nach Süden fährt, desto beständiger weht der Nordost-Passat. Am Äquator steigen Luftmassen auf, der Wind strömt nach und wird dabei durch die Erdrotation ab-

gelenkt. Auf der Nordhalbkugel weht der Nordost-Passat, im Süden der Süd-Ost-Passat. Der Nordatlantische Äquatorialstrom schiebt uns voran. Wir werden die meiste Zeit Wind von achtern haben, also werden wir mit zwei Vorsegeln auskommen“, erklärt uns Heiner den Törn.

Es geht los

Ein paar Wochen später Mitte November erwartet uns der Skipper in der Ankunftshalle des Flughafen Teneriffa-Süd und bringt uns zum Hafen St. Miguel, wo sein Schiff auf uns wartet. Die Einkaufsliste ist lang und Hans-Otto und ich bestehen auf 120 Liter zusätzlichen Trinkwasser in Flaschen. „Das trinken wir nie aus, wir haben doch 500 Liter Wasser in den Tanks“, meint Heiner nur. Frisches Gemüse, Fleisch, Schin-

Rollgroß statt Rollator

ken, Wurst, Eier, Speck, Obst, Nudeln und Kartoffeln für 350 Euro wandern in die Staufächer. Wir rechnen mit drei Wochen Überfahrt für die über 2700 Seemeilen, also 21 Hauptmahlzeiten, das ist überschaubar und Heiner ist auch noch ein guter Smutje. Bier für unsere Ankunft lagert kühl in der Bilge, aber wir haben uns darauf geeinigt, während der Überfahrt keinen Alkohol zu trinken. Skipper Heiner schläft im Vorschiff, wo es bei Seegang eher wie in einer Achterbahn zugeht. Wir beiden Crewmitglieder haben jeder unsere eigene Achterkoje, eine eigene kleine Luxus-Privatsphäre von fast drei Quadratmetern.

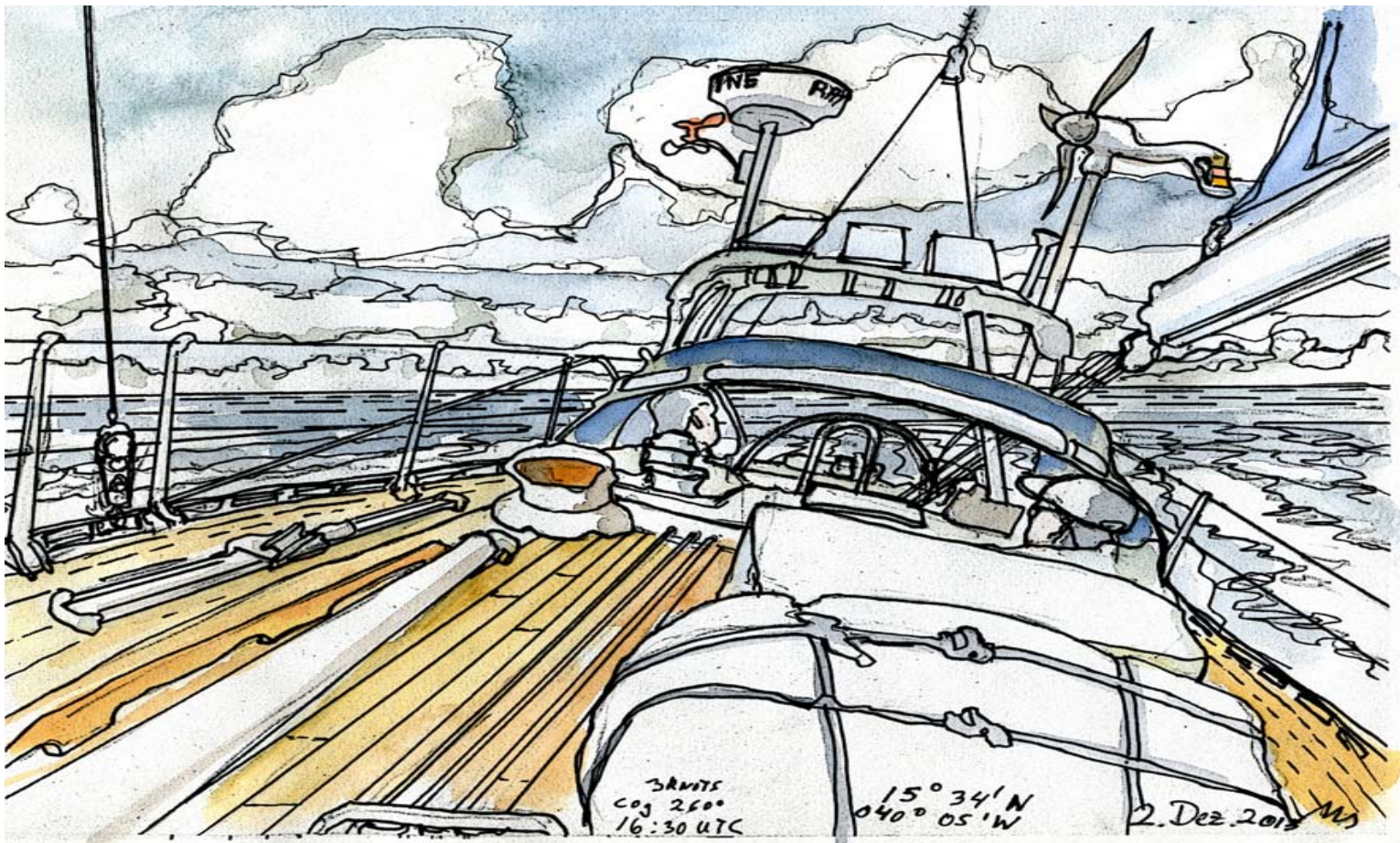
Am Montag gegen 10 Uhr geht es für uns endlich los. Vorne haben wir zwei Genuas in die Rollreiffanlage gezogen. Kaum sind wir aus dem Leebereich von Teneriffa, werden wir von der rauen See zwischen La Gomera und El Hierro erfasst, der Wind dreht von Nord-Nord-Ost

auf Nord-West mit sieben Beaufort, es wird etwas ruppig. Ich denke noch, man gut, dass ich ein Antikotzpflaster hinter dem Ohr habe, was sich jedoch später als keine gute Idee erwies. Der Hauptwirkstoff Skopolamin ist ein Alkaloid, das auf das Brechzentrum im Hirn beruhigend wirken soll. Die Nebenwirkungen sind stärker als von mir erwartet, meine Gedanken wirren umher, ein Gefühl wie in Watte eingepackt.

Es wird einsam werden und wir werden kaum andere Schiffe sehen. Die berühmte Atlantic Rally for Cruisers (ARC) mit über 200 Schiffen startet erst am kommenden Sonntag in Las Palmas, Gran Canaria. Wir gehen einzeln Wache für drei Stunden und beginnen immer um 18:00 Uhr nach der gemeinsamen Hauptmahlzeit. Das dauert bis morgens um 9 Uhr zum gemeinsamen Frühstück. Jeder hat also in der Nacht mindestens

sechs Stunden frei und kann schlafen. Die Sonne geht bald unter und der Vollmond steigt hinter uns im Osten auf. Es gibt einen tollen Nachthimmel mit Blick auf die Milchstraße. Unter Bewegungsmangel werde ich nicht leiden, denn *Doertita* rollt wie ein wilder Stier von einer Seite zur anderen, und ich vertreibe mir die Zeit damit, unter Musikbeglei-

tung diese Bewegungen mit dem Körper auszugleichen. Gute Rückengymnastik, denn viel zu tun ist nicht. Die Hauptaufgabe des Wachgängers ist es, Kollisionen zu vermeiden, Ausschau nach Schiffen und anderen Gegenständen zu halten wie schwimmenden Containern, die unsere Fahrt beenden könnten, die Segelstellung zu kontrollieren, die Segel je nach



Rollgroß statt Rollator

Windstärke zu reffen oder zu vergrößern, und wenn der Wind drehen sollte, den Kurs anzupassen und im Notfall den Rest der Mannschaft zu alarmieren. Als Wachgänger tragen wir immer Sicherheitsgurte und sind mit einer Sicherheitsleine mit dem Boot verbunden. Der Bewegungsradius ist arg eingeschränkt. „Aufs Vorschiff geht mir nachts alleine keiner und Überbordpinkeln und -gehen ist sowieso verboten!“, schwört uns Heiner für die kommenden Wochen ein.

133 Seemeilen und die erste Wache überstanden

Das GPS zeigt noch 2549 Seemeilen bis Barbados, aber Luftlinie, das zählt nicht, da wir einen Riesenbogen Richtung Süden fahren. Wir steuern zunächst Kurs 242 Grad, das ist Richtung Kap Verde. Was heißt hier steuern, diese Arbeit erledigt das Autohelm-Selbststeuerungssystem, von Heiner liebevoll

Magda genannt, viel besser als wir. Strom bekommen wir tagsüber von den drei Solarpanels und zusätzlich vom Windgenerator. Heiner bekocht uns und das gemeinsame Essen ist der Tageshöhepunkt. Heute gibt es Schweinefilet mit Kartoffeln und Gemüse. Die Wache beginnt und wir starren nach vorn und schauen aus nach anderen Schiffen. Es wird schnell dunkel. Am Heck ziehen wir eine Angelleine hinter uns her. Unser Kielwasser leuchtet und funkelt. Es sind mikroskopisch kleine Algen, Dinoflagellaten, die im aufgewühlten Wasser einen blaugrünen Lichtblitz aussenden. Man nimmt an, dass sie damit ihre Fressfeinde abschrecken.

Richtung Passatwindzone und Nordatlantischem Äquatorialstrom

„Haltet mal schön die Kaffeetassen fest!“, befiehlt Heiner. Wir haben uns eingeschaukelt, das Schiff geigt im achterlichen Wind und jeder Schritt muss wohlüberlegt sein. Vorletzte Nacht kreuzte ein anderes Segelschiff unseren Kurs, auf dieser Route fahren nur sehr selten Frachtschiffe, die Berufsschiffahrt bevorzugt die Routen weiter nördlich. Wie es sich nach guter Seemannschaft gehört, trägt der Skipper unsere Mittagsposition auf der Seekarte ein. Und natürlich meldet er das täglich als

600 Seemeilen geschafft

Position Report über das Inmarsat-Telefon unserer Bodenstationsleiterin Dörte, die dann unsere Angehörigen per E-Mail verständigt. Das ist unser einziger Kontakt zur Zivilisation. Die E-Mail-Kommunikation per Pactor über Kurzwelle ist leider nicht mehr möglich, weil keine Stationen ansprechbar sind. Und heute kommen die ersten Kommentare von Hans-Ottos Verwandten per Satelliten-SMS. „Ihr fahrt ja Richtung Kap Verde. Wollt ihr da hin?“ fragen seine beiden Enkeltöchter besorgt an.



Rollgroß statt Rollator

Doch wir sind auf richtigem Kurs, wir müssen in die Passatwindzone, und die liegt bei 15 Grad Nord und südlicher. Weiter nördlich ist es mit gutem Wind eher mau. Die erste Dorade hängt am Haken, ein sehr schöner, wohlschmeckender Fisch, der nichts mit der in deutschen Fischläden erhältlichen Dorade zu tun hat. Die im Atlantik beheimatete Golddorade wird auch Mahi Mahi, Dolphin Fish oder wissenschaftlich *Coryphaena hippurus* genannt. Wir schließen eine Wette über unsere Ankunft in der Karibik ab, versiegeln den Umschlag und legen ihn in das Fach unter den Kartentisch. Auch nachts bleibt es warm. Die Reste der Wirkstoffe des Anti-Kotz-Pflasters rufen seltsame Gedanken bei mir hervor. Ich liege auf meiner Koje, was heißt liegen, ich habe mich fest verkeilt, regelrecht an die Außenwand gekuschelt, um nicht hin und her zu

rollen, starre an die Decke dreißig Zentimeter über mir, lausche dem Geplucker, Gezirpe, Geboller. Der Wind heult und die Dünung bringt das Schiff zum Geigen, nichts ungewöhnliches bei Wind von achtern. Das fühlt sich an wie ein Ritt auf dem Rücken eines riesigen Tieres, das Boot schlingert im Zwei-Sekunden-Takt von links nach rechts über die Längsachse und dabei noch über beide Querachsen. Und das 24 Stunden am Tag für fast die gesamte Überfahrt. Nur die Intensität dieser Roll- und Gierbewegungen ändert sich je nach Windstärke und Kurs zum Wind. Auch Hans-Otto leidet weiter still unter seinen Schlafproblemen. Das GPS zeigt noch weit über 2000 Seemeilen Luftlinie an und mich plagen leichte Selbstzweifel. Mir wird deutlich, an wie viele Selbstverständlichkeiten an Land man gewöhnt ist: Ärztliche Versorgung, Essen und Trin-

ken und die Verwandten und Freunde. Die Tage vergehen mit Segelwechseln, Lesen, Gesprächen und einfach nur den Wellen beim Rollen zuzugucken. So viel Zeit zu haben ist seltsam.

11 Tage auf See

Seit gestern haben wir Gegenwind. Von Nordost drehte der Wind zunächst auf Südost, dann Südwest, weiter über West auf Nordwest. Wie unser Headquarter in Langwedel mitteilt, hat sich nördlich von uns eine tropische Depression entwickelt, das ist ein Tiefdruckgebiet, das sich zum Hurrikan entwickeln kann. „... also entwickeln könnte, das ist rein theoretisch, keine Panik, Jungs!“, beruhigt uns Heiner. Und dann tätäää!! Heiner bläst so laut ins Signalhorn, dass Hans-Otto und mir fast die Kaffeetassen aus den Händen fallen. Wir haben die Hälfte der Gesamtstrecke geschafft!

13 Tage auf See

Der Wind hat auf Nordwest gedreht und weht nur noch schwach mit einem Beaufort, was noch nicht mal einer leichten Brise entspricht. Unser Kurs liegt bei 265 Grad, also geradewegs auf Barbados zu. In den nächsten Tagen werden wir den Mittelatlantischen Rücken passieren, das ist die vulkanisch aktive Spreizungszone, die von Island im Norden bis zur Antarktis reicht. Hier driften die eurasiatische und die nordamerikanische Kontinentalplatten mit einer Geschwindigkeit von zwei Zentimetern im Jahr auseinander und neuer Meeresboden entsteht. Die neugebildete dünne ozeanische Kruste liegt über einer flachen Magmakammer, verbunden mit dem Erdmantel.

Abergläubisch sind wir natürlich auch nach dreizehn Tagen auf See nicht, doch als Heiner später den Motor zum Laden der Batterien anwirft, meldet der sich nach kurzer Zeit mit einem Fiepen.

Rollgroß statt Rollator

Kühlwasseralarm. Was ist da los? Die Volvomaschine hat eine Zweikreiskühlung, Seewasser wird über die Kühlwasserpumpe angesaugt und kühlt den zwei-

Salon zeigt uns Heiner dann die ausgebaute Pumpe mit dem ausgeschlagenen Mitnehmerschlitz. „Hatte ich letztes Jahr gerade ausgetauscht.“ Er baut eine



ten internen Kühlkreislauf. Alles scheint in Ordnung, die Pumpe dreht sich, der Ansaugkanal ist nicht verstopft. Im

Ersatzpumpe ein, wieder Fehlanzeige. Die englischsprachigen Handbücher werden hervorgekramt, helfen aber nicht



wirklich. „Wahrscheinlich zieht der Ansaugschlauch Nebenluft, das kann man aber auf See nicht kontrollieren.“ 13 Tage auf See und dann so etwas. Ich denke unwillkürlich an Apollo 13, die hatten aber noch größere Probleme als wir.

Die Stimmung bleibt trotz des Motorproblems gut, denn heute gibt es Labskaus,

ein klassisches Seemannsgericht.

Corned Beef, eine Zwiebel, geschälte Kartoffeln, Rote Bete in Scheiben, Spiegelei, Saure Gurken. Kleingehackte Zwiebel in Butter andünsten, Corned Beef dazugeben. Kartoffeln kochen und dann stampfen. Kartoffelbrei mit Corned Beef vermischen und mit Salz und Pfeffer abschmecken. Mit Spiegelei, Roter Bete, Gurken auf Teller anrichten. Sieht gewöhnungsbedürftig aus, schmeckt aber sehr gut. Ich bin untröstlich, den Rollmops dazu hatte ich leider in Bremen vergessen.

Rollgroß statt Rollator

14 Tage auf See

Manche geniale Lösungen werden im Schlaf gefunden. Heiner erklärt uns beim Frühstück seine Idee. Er plant mit Hilfe einer kleinen 12-Volt-Wasserpumpe eine Art Bypass für die Motorkühlung zu legen. Die Pumpe soll das Kühlwasser aus einem anderen Seeventil direkt in den Kühlwasserfilter des Motors pumpen, allerdings ist das ein Drei-Mann-Manöver. Nach einiger filigraner Baste-

lei geht es los. Auf Heiners Kommando startet Hans-Otto die Pumpe, Heiner den Diesel, und ich schaue, ob auch das Wasser wieder hinten aus dem Auslass sprudelt. Es klappt auf Anhieb. Wir jubeln über das Gelingen unseres Apollo 13-Projekts.

Als es mittags etwas ruhiger wird, gehe ich aufs Vorschiff und packe meine Zeichenutensilien aus. Es schaukelt und



weht immer noch. Ich muss Zeichenstift und Block festhalten und verkeile mich am Mast. Später am Tag heißt es Segelwechsel, das Großsegel wird gesetzt, die Genuas eingerollt und der 88-Quadratmeter große Blister, eine Art Spinnaker, entfaltet sich und *Doertita* zieht los. So habe ich mir das Segeln vorgestellt.

16 Tage auf See

Maßnahmen zur Körperhygiene

Mitteleuropäer verbrauchen im Schnitt 200 Liter Trinkwasser täglich. Das können wir uns mit unseren 500 Litern Vorrat nicht leisten. Als uns am Morgen ein kräftiger Regenguss überrascht, nutzen wir die Gelegenheit zu duschen. Nur jeder mit einer Flasche Haarwaschmittel bekleidet stellen wir uns ins Cockpit. Drei alte Herren, das sieht zwar nicht elegant aus, gibt aber ein gutes Gefühl von Sauberkeit. Mein Vorrat an sauberen

T-Shirts geht jetzt wirklich zur Neige. Seit zwei Tagen weht der Nord-Ost-Passat mit 10 bis 15 Knoten (4- 5 Beaufort) und das letzte Etmaal war 142 Seemeilen. Die achterlichen Winde reichen nicht aus, den Windgenerator zu einer angemessenen Stromproduktion anzuregen. Die Solarpanels liefern maximal 230 Watt, aber das ist nicht genug für die 40 Ampere-Stunden, die unsere Selbststeuerungsanlage und unsere Kühlbox und die Dreifarbenlaterne am Masttopp brauchen. Wir müssen die Kühlbox abschalten und stehen wieder selbst am Steuer. Das macht allen Spaß, anscheinend auch *Doertita*, die rollt hin und her und bäumt sich auf, ein richtiges Achterbahnfahren, was wir hier veranstalten bei diesen von Osten anrollenden Wellen. Wir folgen den Passatwolken Richtung Westen und steuern nach Magnetkompass. Richtig klassisch wie es jeder Segelanfänger in den Segelkursen

lernt. Der Magnetkompassanzeige ist nicht ganz exakt, das ist durch die Wechselwirkung mit dem schiffseigenen Magnetfeld bedingt. Ja, man könnte diesen Fehler kompensieren, aber Heiner meint nur trocken: „Steuertabellen für den Kompass? Braucht doch kein Mensch!“

6. Dezember 2013

17 Tage auf See, 2044 Seemeilen

Meine Sonnencreme mit Lichtschutzfaktor 50 rettet meine Haut, denn die Sonne steht mittags auch im Dezember sehr hoch am Himmel und wir tragen nur noch Shorts und sind barfuß. Der Nikolaus hat es auch unbemerkt zu uns mitten auf den Atlantik geschafft. Laut Wachbuch gab es nachts keine besonderen Vorkommnisse, doch am Morgen liegen auf dem Frühstückstisch kleine rote Stiefelchen, die mit Haselnüssen und Süßigkeiten und einer Kräuterlikör-

Mini-Schnapsflasche gefüllt sind. Es ist eine kleine Aufmerksamkeit, die ihre Wirkung nicht verfehlt. Der Schnaps bleibt natürlich zu, ich nippe heimlich nur mal dran, um mein kleines Verdauungsproblem zu lösen. Und ja, dann hat es wieder geklappt.

Fernsehen, Radio, Zeitungen, Internet und E-Mail vermisste ich nicht. Dafür habe ich mehr Zeit zum Nachdenken. Mir wird klar, wie fragil die menschliche Lebensform ist. Um uns herum nur Wasser, das wir nicht trinken können, denn der Salzgehalt im Atlantik liegt bei 34,5 Gramm pro Liter Wasser, unsere Nieren würden es nicht schaffen, den Gehalt auf verträgliche 9 Gramm zu drücken. Sie können keinen hochkonzentrierten Urin herstellen. Tränke man Meerwasser, würde das den Körperzellen Wasser entziehen und so die Nervenzellen schädigen. Ein Blick auf die Anzeige beruhigt mich wieder: Unsere

Trinkwasservorräte sind ausreichend. Heiner hält uns auf Trab mit Segelwechseln. Anlässlich kleiner Kommunikationsprobleme, was die korrekte Bezeichnung mancher der verschiedenen Schoten und Fallen angeht– also was eine Landratte als Seil bezeichnen würde– beschwert sich Heiner über unsere laxen Ausdrucksweise. „Das heißt Toppnant, Niederholer, Achterholer, Spifall, Spischot. Und einen Runterholer gibt es nicht, Männer, das wird geübt!“ Und das hatten wir als langjährige Segler natürlich drauf, wir wollten Heiner nur etwas hochnehmen.

Auf meiner Wache von drei bis sechs Uhr dümpeln wir bei östlichen Winden dahin. Hans-Otto versucht, in seiner Koje zu schlafen, Heiner reicht mir einen Tee hoch, als ich von hinten einen kräftigen Schlag auf den Rücken bekomme. Ein fliegender Fisch flappt im Cock-

pit und ich werfe den armen Kerl wieder zurück ins Wasser. Als ich vor ein paar Tagen die ersten Exemplare gesehen hatte, dachte ich einen Augenblick noch, was für komische Vögel das wohl seien, als sie in einer Welle verschwanden. Inzwischen weiß ich, die können bis zu 30 Sekunden im Gleitflug auf der Flucht vor ihren Fressfeinden mehrere hundert Meter zurücklegen.

Mein Respekt für die Leistungen früherer Atlantiküberquerer steigt. Wir haben heutzutage GPS und genaue Seekarten, noch vor 15 Jahren hieß es, mit dem Sextanten die Position zu bestimmen. Das könnten wir auch mal wieder machen, hatte ich mir vorgenommen und mir Plotting Sheets ausgedruckt, die Tabellen des Nautischen Jahrbuchs und die Rechenvorschriften eingepackt. Geübte Seeleute können damit die Position auf zwei, drei Seemeilen genau bestimmen. Doch jetzt bei dem Geschaukel habe ich

Rollgroß statt Rollator

größte Befürchtung, das empfindliche Gerät zu beschädigen.

Der Wind weht wieder stärker aus Ost. Abends reißt die Steuerbordgenua und wir ziehen sie hinter das andere Vorsegel. „Wir müssen das gerissene Vorsegel bergen“, heißt es beim Frühstück. Die Mannschaft murrte. Keine richtige Meuterei, die gibt es sowieso nur auf Kriegsschiffen, wie mir mal mein Ausbilder beim Sportseeschifferschein in der Kieler Bucht ernsthaft erklärt hatte. Aber wir haben Bedenken und meinen, dass wäre doch egal, hinter der anderen Genua störe das doch nicht. Doch Heiner besteht auf dem Wechsel. Es hat wohl auch mit Seglerstolz zu tun, dämmert es mir. „So zerrissene Segel, das sieht doch richtig blöd aus, wenn wir da in Barbados bei den anderen Transatlantik-Seglern ankommen“, flüstere ich Hans-Otto zu. Kurz nach dem Frühstück geht es um 8:30 bei Vorwindkurs los. Wir rollen

beide Genuas auf, dann ziehen wir das Rollgroß vorsichtig Zentimeter für Zentimeter aus dem Mast, fallen etwas ab, um die Vorsegel im Lee des Großsegels bergen zu können. Ich gehe nach vorn ans Vorstag und hänge mich mit meiner Sicherheitsleine ein. Hans-Otto gibt etwas Lose auf das Fockfall und ich ziehe beide Segel nach unten, schlage das defekte Segel ab, und gebe dann Hans-Otto Zeichen, das verbleibende Segel wieder zu hissen. Dieses Manöver ist ziemlich unorthodox, aber es klappt auf Anhieb und dauerte nur fünfzehn Minuten. In richtigen Schlamassel wären wir geraten, wenn die Segel in der Nut geklemmt hätten oder nach außenbords geweht worden wären. Jetzt sieht sie wieder richtig gut aus, unsere *Doertita!* Am nächsten Tag legt der Wind aus Nordost mit sieben Beaufort richtig los, die Wellenhöhe trägt Heiner mit drei Metern ins Logbuch, mir kommt

es mehr vor. Egal, wir rauschen nur so dahin. Barbados, wir kommen.

Land in Sicht

Am Dienstag 10. Dezember sind es nur noch wenige Seemeilen. Alle starren sehnsüchtig nach vorn zum Horizont mit seinen Wolken bis zum Meer. Barbados ist eher flach, die höchste Erhebung mit 336 Metern ist Mount Hillaby. Dann ruft Heiner „Land in Sicht“, ich kann es nicht glauben. Wir haben es fast geschafft, schnell rechnen wir aus, dass wir gegen 23 Uhr in Port St Charles, einem Hafen an der Nordwestseite, sein werden. Wir freuen uns! Dies wird unsere letzte Nacht auf See.

Heiner steuert die Nordspitze an und hält deutlichen Abstand zum Kap. Der Wind hat weiter zugelegt, in Böen sind es bis zu neun Beaufort. Heiner: „Das wird gleich viel ruhiger, im Westen der Insel, auf der Leeseite wir es richtig ruhig, da können wir die Segel bergen.“ Laut

Seekarte soll der Harrison Point Leuchtturm in Sicht kommen. Wir schauen und suchen, es gibt jede Menge bunter Lichter, aber keinen Leuchtturm. Eine große Fabrik — die ist beleuchtet wie ein Weihnachtsbaum — mit ihrem Anleger kommt in Sicht. Davor hätte der Leuchtturm sein sollen und dahinter muss unsere Einfahrt sein. Der Wind lässt nach, wir starten den Motor, der Bypass-Austauschmotor liefert Kühlwasser, wir holen die Segel ein und tuckern langsam Richtung Küste.

In Barbados sind die Hafeneinfahrten nach dem Betonungssystem B eingerichtet. Von See kommend ist das Rote Feuer auf der Steuerbordseite und auf Backbord das grüne. Die amerikanischen Segler lernen alle den Spruch „Red-Right-Return“, also rotes Licht bei der Rückkehr rechts. In Europa ist es genau anders herum. Aber das wissen wir natürlich.

Rollgroß statt Rollator

Wir sehen grüne und rote Lichter, doch das sind meist Ampeln oder Autolichter. Hans-Otto bezieht am Bug Stellung und leuchtet mit einer Lampe den Weg. „Vorsicht, da liegt ein Schiff!“ Ja, jetzt sehen wir es auch. Es liegen viele Schiffe hier vor Anker, alle ohne Ankerlicht. Wir tasten uns langsam vorwärts, wie bei einem Blinde-Kuh-Spiel, wir wollen endlich an Land. „Da vorne, genau voraus, das sind Grün und Rot.“ Mit zwei Knoten

Fahrt geht es weiter bis wir sehen, dass vor uns eine kleine Brücke den Weg versperrt. Also alles zurück. Ich denke nur, ich würde an Heiners Stelle einfach ankern und bis zum Morgen warten. Eile auf den letzten Metern ist doch nicht geboten. Doch Heiner ist da eisern, die alte Segelhaubitze gibt nicht so schnell auf und behält die Ruhe. „Jungs, wir fahren jetzt noch fünf Minuten, das muss hier doch irgendwo sein!“ Der Hafen ist rela-



tiv neu und ist nicht in unserer Seekarte eingetragen. Da, hinter einer Böschung sehen wir endlich die beiden Lichter vom Port St Charles. Wir legen gleich bei der Tankstelle an, ich springe rüber und denke noch, das ist ein Schwimmsteg, so wie der schaukelt.

Um 22:30 Ortszeit machen wir fest, nehmen drei Flaschen Bier aus der Bilge und stoßen an. Heiner holt unseren Wettumschlag und öffnet ihn. And the winner is: Hans-Otto! Sein Tipp lautet „Dienstag, 10. Dezember 10:30 Uhr“, also nur zehn Stunden daneben, Heiners Tipp war 10 Uhr. Meine Schätzung möchte ich hier gar nicht erwähnen. Und zwei Bier und eine Stunde später sind Hans-Otto und ich im Land der Träume, nur der Skipper wacht über uns.

Der Steg ist natürlich ein Betonsteg, wie ich morgens feststelle, und der wackelt und schwankt trotzdem, wie mir mein Gleichgewichtssinn überzeugend mit-

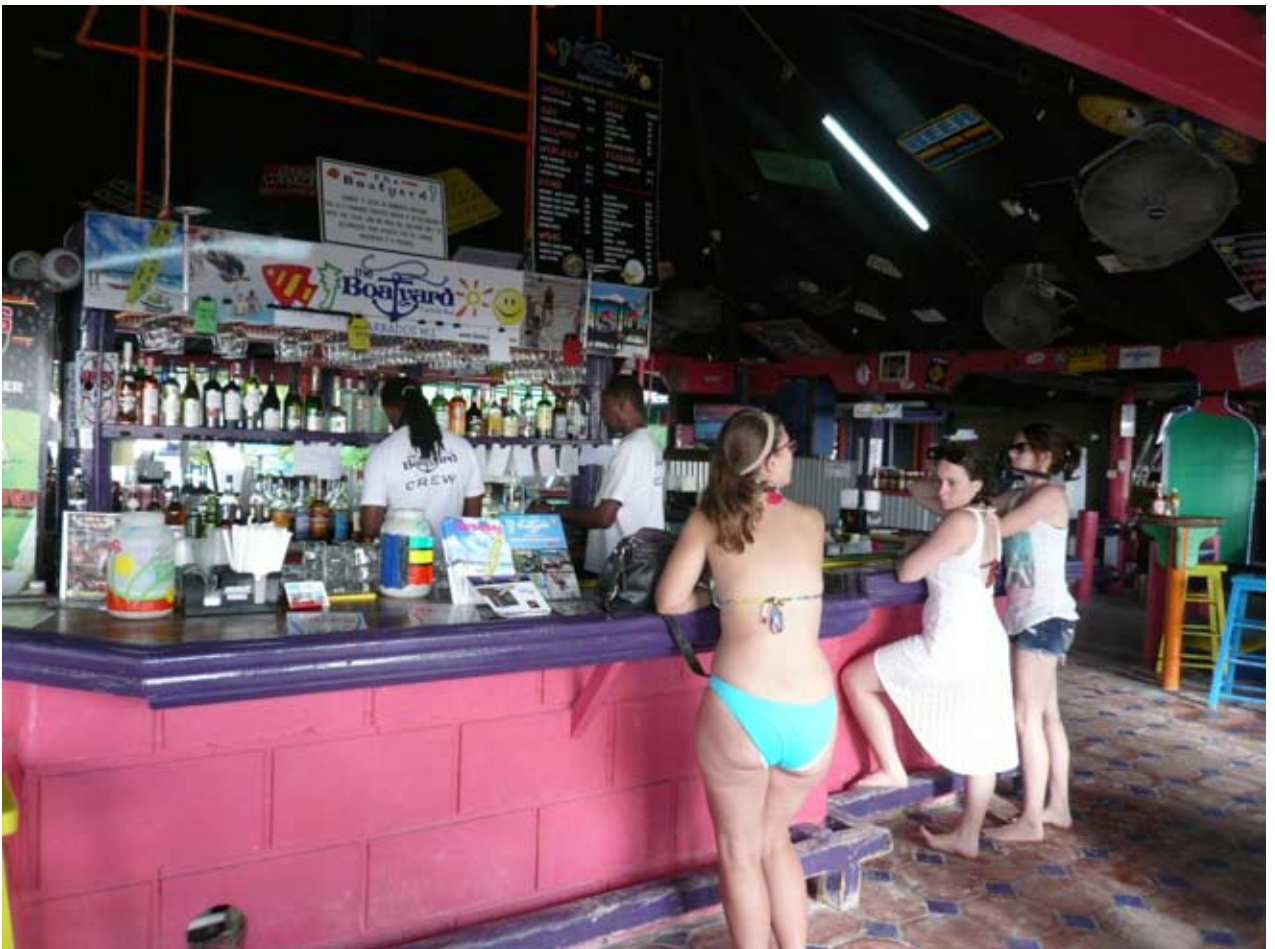
teilt. Heiner erledigt die Zoll- und Einreiseformalitäten, dann wird die gelbe Q-Flagge unter der Gastlandflagge an der Steuerbordsaling eingeholt, wir sind damit offiziell eingereist und haben einen tollen Stempel im Pass. Der Hafen Port St Charles entpuppt sich als Edel-Marina. Als Gastlieger sollen wir 95 US-Dollar pro Nacht zahlen, dazu kommen noch einige andere Gebühren. Die wollen wohl unter sich bleiben, denn die reichen Leute haben hier ihre Häuser direkt mit eigenem Steg. Die zwölf Meter lange *Doertita* gehört hier zu den Kleinfahrzeugen. Wir machen unseren ersten schwankenden Landgang nach Speightstown und kehren in einer Strandbar „Bo's Place“ ein. „In der Karibik trinkt man Rumpunsch! Oder Bier!“, stellt Heiner klar, als wir unsere Bestellung bei Debbie aufgeben. Zur Sicherheit Bier mit Rumpunsch.

Rollgroß statt Rollator

Zwei Tage später segeln wir Richtung Bridgetown, der Inselhauptstadt und gehen in der Carlisle Bay gegenüber der Strandbar Boatyard vor Anker. „Jungs, das kenne ich noch von 1996 bei meiner ersten Atlantiküberquerung. Da treffen sich alle Segler zur Happy Hour.“

Als wir mit dem Dinghi am Anleger festmachen, gibt es eine Überraschung. Da hat sich inzwischen einiges geändert.

Für Segler kostet es 40 Barbadian Dollars pro Person und Nacht, also 20 US Dollar. „Die könnt ihr aber für Essen und Trinken verrechnen lassen“, sagt der Barmann. Das machen wir. Andere Segler sind hier nicht, nur junge Kanadier aus Toronto, die es in der Karibik mal so richtig karibikmäßig knallen lassen wollen. Das haben die auch geschafft, wie man später sah, als das Taxi sie wieder





zu ihrem Kreuzfahrtschiff brachte. Die letzten Tage besichtigen wir die Insel, es gibt Missverständnisse mit dem Taxifahrer um den korrekten Fahrpreis, zähneknirschend bezahlen wir 300 US Dollar statt der vereinbarten 300 Barbadian Dollar, also 100% Aufschlag für unsere Blödheit. Ich laufe in die Stadt, dort am Busbahnhof, wo man am besten keine Fotos macht, das kommt dabei den Leuten nicht gut an. Hierhin verirren sich nur wenige Touristen. Die Einheimischen verkaufen an kleinen Straßenständen Obst, Gemüse, aber auch Kinderspielzeug, Schuhe und Hosen. Ich mache Zeichnungen, Kinder und

Erwachsene kommen vorbei und schauen mir über die Schulter, freuen sich über meine Zeichnungen, unterhalten sich mit mir, wollen wissen, wo ich herkomme.

Hafenkino

Am Montag, 16. Dezember 2013 verlegen wir *Doertita* in die Careenage, den Stadthafen von Bridgetown. „Das ist nicht einfach, Jungs, es weht kräftiger Seitenwind und alles hängt davon ab, dass ihr die Achterleine durch die kleine Öse an der Boje unserer Box bekommt“, stellt Heiner fest. Vorsichtshalber lege

Rollgroß statt Rollator

ich Brille und Uhr ab, Heiner schwenkt den Bug in Richtung Boje, ich hänge am Vorschiff unterhalb der Reling außenbords, greife die Tonne, fädele den Festmacher durch die kleine Öse, aber dann steht jemand auf der Leine und es

Uhr winken wir Heiner zum Abschied, und ein Taxi bringt uns zum Flughafen. Auf dem zehnstündigen Rückflug denke ich zurück an die letzten Wochen, 2746 Seemeilen, die Nächte mit dem klaren Sternenhimmel, die Delfine, der Wal,



geht erst einmal gar nicht weiter, bis die Leine wieder frei ist. Richtiges Hafenkino mit ein paar Zuschauern eben. Das Anlegemanöver klappt dann endlich. Nach dem Großreinemachen gegen 14

das ewige Geschaukel, die dummen Sprüche. Alles hat geklappt, es gab keine Verletzten, keine Toten, kein Rumgezicke. Trotz verschiedener Ansichten haben wir uns gut verstanden. Heiner hat

uns gut betreut, bekocht und bemuttert.
Vielen Dank dafür. Auch an Hans-Otto.
Fast alle Themen sind durchdiskutiert
worden. Mein großer Traum hat sich
erfüllt und ich freue mich aufs Zuhause.
Jetzt, wo ich mich an das Geschaukel
gewöhnt habe, ist es auch schon wieder
vorbei. Eine altersgerechte Schaukelei
im Postkutschentempo für 22 Tage. Aber
auch richtig gute Rückengymnastik. Und
ich finde, Mark Twain hatte recht mit
seiner Empfehlung.

Wie kann man mitmachen? Mitsegelmöglichkeiten

Der erste, der diese Route befahren hat, war der Entdecker Columbus im Jahre 1492. Die nur 23 Meter lange Santa Maria schaffte es mit 39 Mann Besatzung vom 6. September bis 12. Oktober 1492. Heute geht es viel bequemer. Jedes Jahr fahren über 200 Schiffe bei der Atlantic Rally for Cruisers (ARC) mit. Es geht Ende November von Las Palmas auf Gran Canaria los, wenn die Hurrikanzeit vorbei ist und der Nord-Ost-Passat beständig weht, und endet nach über 2700 Seemeilen und zwei bis drei Wochen in der Rodney Bay auf Saint Lucia, einer der Inseln unter dem Winde. Es gibt diverse Veranstalter, die diese Traumroute anbieten. Dieser Törn ist nichts für Anfänger. Man muss einige Segelerfahrung haben, körperlich fit, teamfähig und bereit sein, unter der Anleitung eines erfahrenen Skippers an der Führung einer Yacht teilzunehmen. Gesundheitsprobleme sollten vor Antritt der Reise mit dem Skipper besprochen werden. Die Kosten für den Törn

liegen bei ca. 3500- 4000 Euro ohne Flüge. Deutlich preiswerter wird es, wenn man auf privaten Yachten gegen Beteiligung mitsegelt.

An Bord

Man hält sich an die Anweisungen des Skippers und sollte sich kameradschaftlich verhalten.

Wie auf allen Schiffen üblich, hält gutes Essen die Mannschaft zusammen. Wichtig ist dabei die Abwechslung. Nudeln, Reis, Kartoffeln, Gemüse, Obst, Eier, Milch, Knoblauch, Zwiebeln, Gewürze, Konservenfleisch, Wasser und die Angelvorrichtung sollten an Bord sein.

Persönliches Gepäck: Keine Koffer (!), nur Taschen. Nur die warmen Kleidungsstücke, die man bei der Anreise braucht. Ausreichend T-Shirts, Shorts und Sonnenbrille, Sonnenschutzmittel (Faktor ab 20). Kleine Taschenlampe, Ebook-Reader und MP3-Player

An- und Abreise

Diverse Fluggesellschaften wie Condor bieten Flüge nach Teneriffa (ca 250 Euro) und Rückflüge von Barbados (650- 1000 Euro) nach

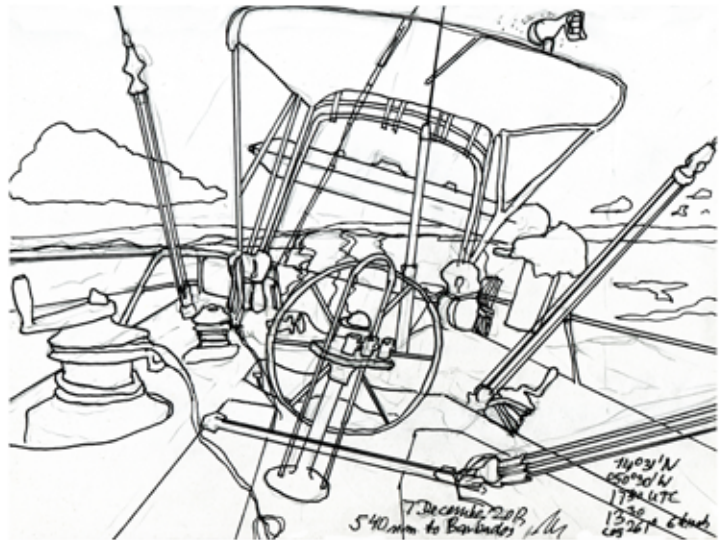
Frankfurt an. Man sollte genug Zeitpolster für die Rückreise einplanen, da Flaute die Reisezeit erheblich verlängern können.

Auf Barbados wird englisch gesprochen und Staatsoberhaupt ist Königin Elizabeth. Die Insel liegt etwa 180 Kilometer östlich von dem Inselstaat St. Vincent. Das Klima ist warm.

Für Barbados braucht man einen Reisepass.

Währung 1 Barbadian Dollar = 0,5 US Dollar.

Vorsicht bei Preisanfragen, genau klären, welche Währung gemeint ist.





*„In 20 Jahren wirst du mehr enttäuscht sein über die Dinge, die du nicht getan hast, als über die Dinge, die du getan hast. Also löse die Knoten, laufe aus aus dem sicheren Hafen. Erfasse die Passatwinde mit deinen Segeln. Erforsche. Träume.“
(Mark Twain)*

Rollgroß statt Rollator

Mit einer 12-Meter-Yacht zu dritt
über den Atlantik

von Manfred Schlösser