

# Atlantik-Logbuch der Sa Cometa

*Vorbemerkung:*

*2006 nahm Kay Rothenburg mit seiner „Sa Cometa“ am ARC (Atlantic Rallye for Cruisers) von Las Palmas, Gran Canaria nach Rodney Bay, St. Lucia teil. Sein Schiff liegt normalerweise auf Mallorca, musste also zunächst von hier zu den Kanaren versegelt werden.*

*Für die gesamte Unternehmung wurde ein Team gebildet, das alle Vorbereitungen traf, das Schiff ausrüstete, Trimmfahrten machte, zum Startort segelte und schließlich die Regattamannschaft stellte. Das Team bestand aus Kay Rothenburg, Jürgen Raddatz, Christian Bahr, Claus Torstrick, Kai Jancke, Ralph Lembcke, Jürgen Langgut.*

*Aus der umfangreichen Dokumentation haben wir die nachfolgenden Kapitel ausgewählt:*

## Mit dem Passat über den Atlantik

Der Atlantische Ozean ist nach dem Pazifik das zweitgrößte Seegebiet der Welt. Er bedeckt eine Fläche von ca. 106,57 Millionen km<sup>2</sup> – etwa ein Fünftel der gesamten Erdoberfläche. Für Segler ist die Atlantiküberquerung (3000 Seemeilen am Stück) deshalb auch das, was für Bergsteiger der Mount Everest ist.

Der beste Zeitpunkt für eine Überfahrt ist im November oder Dezember auf der Passatwindroute, z.B. von Gran Canaria nach St. Lucia. Diese Route ist die sicherste Strecke der Atlantiksegler – nicht umsonst auch „Barfußroute“ genannt. Und gerade im Winter etwas windärmer. Denn es ist nicht ratsam, die Karibik vor Ablauf der Hurrikanzeit (bis einschließlich September) zu erreichen.

Doch ganz egal welche Passatwindroute man wählt, ob von Madeira, den Kanaren oder Kapverden in die Karibik, das Ziel ist, so schnell wie möglich den kräftigen Nordost-Passatwind zu erreichen. Diese tropische Windmaschine treibt die Yacht schnell voran: 8 bis 9 Knoten sind in unserem Fall möglich! Für gewöhnlich ist die Position 25°N 25°W der Ort, an dem man auf Kurs geht. Im Winter verläuft der Passatwindgürtel ungefähr auf 25° nördlicher Breite. Und in der Regel bläst er mit Beaufort (Bft) 4 – einem mäßigen Wind. Selten und eher ungewöhnlich ist dagegen Stärke Bft 6. An Land hätte man hierbei schon Schwierigkeiten einen Regenschirm zu halten.

Die beste Taktik, auf dem schnellsten Weg Richtung Kleine Antillen (St. Lucia) zu kommen, ist Gran Canaria mit SSW-Kurs zu verlassen, die Kapverdischen Inseln ca. 150 sm nördlich zu passieren und erst dann auf Westkurs zu gehen, wenn sich die Passatwinde endgültig durchgesetzt haben. Trotzdem ist man gut beraten mit aufgefülltem Dieseltank zu starten. Denn selbst wenn sich der Passatwind etabliert hat, weht er nicht ständig mit der gleichen Stärke aus der gleichen Himmelsrichtung. Manchmal weht er auch gar nicht. Ein sicheres Zeichen dafür, dass der Passatwind unverändert weht, sind unzählige gesprenkelte kleine Wolken am Himmel. Jede größere Wolkenmasse, die dunkler ist als die übrigen Wolken und von Achtern aufzieht, bringt wahrscheinlich Böen. Manchmal mit Regenguss, Blitz und Donner. Im nördlichen Abschnitt des Passatwindgürtels sind diese Gewitterstürme am häufigsten anzutreffen. Aus sicherer Entfernung allerdings ein absolut grandioses Naturschauspiel.

Bei guter Navigation von den Kanaren hat man den Atlantik nach ca. 17 Tagen überquert. Und im Gegensatz zu Columbus wissen wir genau, was uns am Ende erwartet: die

Karibik, ganz konkret St. Lucia – eines der schönsten Segelreviere der Karibik. Hier findet man unzählige palmenumsäumte Buchten, verträumte Sandstrände ohne Hotelburgen und intakte Riffe zum Schnorcheln. In der geschützten Hafenlagune Rodney Bay endet jedes Jahr die ARC-Regatta. Die Lagunenmarina befindet sich nahe der Nordspitze, die von einem endlosen Sandstrandstreifen umringt ist. Der mehrere hundert Meter lange Zufahrtskanal ist recht schmal! Yachten mit größerem Tiefgang halten sich daher in der Mitte des stellenweise weniger als 3 Meter tiefen Fahrwassers. Südlich der Hafeneinfahrt liegt ein geschützter Bade-Ankerplatz. Von Rodney Bay aus lassen sich traumhafte Segeltörns in die karibische Inselwelt unternehmen. Zum Beispiel nach Norden, Richtung Martinique, Guadeloupe und Antigua. Richtung Süden – in die Inselwelt der Grenadines – gehts bei Halbwindkurs allerdings besser und vor allem zügiger voran, denn im Norden wartet oft hackiger Seegang.

## Unser Schiff: Sa Cometa



|                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| Baujahr           | 2003              |
| Länge über Alles  | 12.3 m            |
| Breite über Alles | 3.87 m            |
| Tiefgang          | 1.8 m             |
| Gewicht           | 7.000 kg          |
| Ballast           | 2.100 kg          |
| Motor VOLVO       | 29PS              |
| Verbrauch / h     | 3 l               |
| Treibstofftank    | 150 l             |
| Wassertank        | 300 l             |
| Segelfläche       | 78 m <sup>2</sup> |
| Kabinen/Kojen     | 3/6               |
| Werft             | Bavaria           |
| Heimathafen       | Hamburg           |
| Club              | SVAOe             |

Freitag, 17. November 2006

## Ankunft Las Palmas

Die Klamotten sehen aus, als hätte ich mich damit in die Badewanne gesetzt. In meinen Gummistiefeln steht das Wasser bis zum Knöchel. Auch die Wollmütze, unter meiner Kapuze, muss nicht mehr gewaschen werden. Es ist 2.34 Uhr. Die Nacht hat das Meer schwarz gefärbt. Gewaltige Gewitterwolken haben Mond und Sterne verdeckt. Himmel und See bilden einen fließenden Übergang. Geschätzte Sichtweite: einen Meter. Es regnet in Bächen und die Schräglage des Bootes ist seit 36 Stunden unverändert - 20 Grad! Ein kräftiger Nordwind drückt von achtern in die Segel. Selbst der Auto-Pilot hat Probleme das Boot durch die vier Meter hohen Wellen zu steuern. Eine Achterbahnfahrt ist vergleichsweise erholsam dagegen - und ein Ende der Schlechtwetterfront ist nicht in Sicht. "Nur noch sechs Stunden bis Las Palmas" schreit Kay durch den Wind. Komisch. Las Palmas klingt so sommerlich. Doch außer dem warmen Regen erinnert alles an eine Kreuzfahrt durch norwegische Fjorde. Das Ölzeug ist mittlerweile die meistgetragene Klamotte...

3.58Uhr. Wachablösung. Es hat schlagartig aufgehört zu regnen und die Gewitterwolken sind weiter gezogen. Jürgen schaut verschlafen aus dem Deckschott hervor. "Und - war was? Es war so laut in meiner Kajüte. Hat es geregnet?" „...geregnet?" sagt Kay. "Wenn du unsere Klamotten in der Wüste auswingst, entsteht ein Garten Eden..." Doch etwas Gutes hatte der sintflutartige Regen. Das Deck sieht aus wie neu. Einzelne Cornflakes und Nudeln, die in den letzten Tagen von den Löffeln geweht sind, sind weggespült - und sogar die gelben Dieselspuren neben dem Tankstutzen sind nicht mehr zu sehen.

6.51 Uhr. Vor uns leuchtet Las Palmas in der Morgendämmerung. Ein zarter lila Schleier hat sich über den Horizont gelegt. Die glutrote Sonne taucht langsam aus dem Meer auf. Goldenes Licht glitzert auf den Wellen. Vergessen sind die Strapazen der letzten Stunden. Und die Vorfreude wieder festen Boden unter den Füßen zu spüren, wird von Minute zu Minute größer...

7. 34 Uhr. "Buenos dias", begrüßt uns Hafenmeister Pedro, als wir in Las Palmas einlaufen. "Muss ja ne´ feucht fröhliche Nacht gewesen sein", lacht er und zeigt auf ein paar Segelschiffe, die vor uns festgemacht haben. Die Crew der "Steamy" hängt gerade ihre Jacken zum Trocknen über die Reling. Auf der "Highland Daughter" wuschelt sich eine Frau mit dem Handtuch die Haare trocken und winkt freundlich herüber. Im Mast der "Flying Start" hängt ein junger Typ im Bootsmannstuhl mit Akkuschauber und überprüft die Wanden.

Durch den andauernden starken Wind haben sich wahrscheinlich ein paar Schrauben gelockert. Beim Anlegemanöver reichen uns zwei Deutsche das Tauwerk. Uwe und Birgit haben die wahrscheinlich längste Anreise aller ARC-Teilnehmer hinter sich - vor sechs Wochen sind die Beiden von der Ostseeinsel Rügen gestartet. Unsere Fahrzeit ohne Zwischenstopps: 134 Stunden und 40 Minuten. Seit dem Start auf Mallorca haben wir 1190 Seemeilen zurückgelegt. Zur Belohnung gibt´s ein ARC-Willkommens-Paket. Jeder Neu-Ankömmling bekommt eine Tasche aus Segeltuch, eine ARC-Mütze, ein ARC-Pin - und eine Gratis-Flasche "Talisker"-Whisky. Als Gegenleistung verlangt der ARC-Sponsor lediglich, das man die beigelegte zwei-m2-große "Talisker"-Flagge in den Mast zieht. So segeln am 26. November 240 Boote mit 480m2 Stoff Whisky-Werbung über den Atlantik! Auch das Veranstaltungsprogramm der ARC in Las Palmas ist gigantisch. Von Rettungshubschrauber-Vorführungen à la "The Guardian" über Kostüm-Party´s bis hin zum kostenlosen Abendessen mit Cocktails, Tapas, Tänzerinnen und live Musik - mit ARC-Ausweis ist alles inklusive - die Tänzerinnen natürlich nicht...

**18. November 2006**

## **Sicherheits-Check**

Ausschlafen – ich habe es noch nicht verlernt. Nach einigen Begrüßungs-Cocktails bin ich gestern um 24.00 Uhr ins Bett gegangen. Und hätte Kay mich nicht um elf Uhr geweckt, würde ich wahrscheinlich bis Februar schlafen... "Chrischi, du musst aufstehen! Der Mann von der Sicherheitsinspektion ist da". Uff! Schnell schlüpfe ich in meine Bermuda, kaschiere die müden Augen mit einer Sonnenbrille und gehe an Deck. Die zerzauste Frisur fällt bestimmt nicht auf - Out-of-Bed-Look ist ja modern.

"Na dann wollen wir mal", begrüßt uns Sicherheitskontrolleur Wilhelm Greiff. In der linken Hand die Checkliste, in der rechten den Kugelschreiber, setzt er sich zu uns an Deck. Um die Sicherheit aller ARC-Teilnehmer zu gewährleisten, werden eine Woche vor Start alle 240 Boote gründlich inspiziert. Drei Mann-über-Bord-Module sind vorgeschrieben, Signalfeuerwerke in verschiedenen Farben, Ersatz-UKW-Antenne, Weichholz-Pfropfen für die Seewasserventile usw... Insgesamt werden 40 Ausrüstungsgegenstände überprüft. Doch schon nach zwanzig Minuten sind alle Punkte auf seiner Liste abgehakt. "Das war die kürzeste Inspektion in meiner siebenjährigen ARC-Karriere", freut sich Herr Greiff. "Teilweise bin ich drei Stunden mit einer Boots-Inspektion beschäftigt". Kay ist erleichtert. Er kann sich nun ausschließlich um Wartungsarbeiten kümmern. In unserer Kabine leckt es nämlich Wasser von der Decke...

**Sonntag, 26. November 2006**

## **Der Start**

Leinen los und Fender rein! Der Countdown läuft. Noch eine halbe Stunde bis zum Start. Die Crew ist an Deck versammelt und Kay steuert das Boot langsam aus der Hafeneinfahrt. Auf der Mole winken Schaulustige zum Abschied. In der Bucht begleiten kleine Ausflugsdampfer die Segelboote. Die Mitfahrgelegenheit kostet 30 Euro... "10 Minutes to go", dröhnt es aus dem Funk-Lautsprecher. Das Commite Vessel verkündet alle fünf Minuten die Zeit. Die ersten Spi's und Blister werden gesetzt: Gelbe, pinke, rote, blaue. Ein paar ambitionierte Segler haben weiße Segel hochgezogen. Farbige wiegen nämlich ein paar Gramm mehr...

"5 Minutes to go". Vor der Startlinie ist es eng geworden. Nur wenige Meter trennen die Boote voneinander. Ich könnte dem Skipper der "Medow" die Hand geben. Doch dafür ist keine Zeit. "3,2,1, now!" Der Startschuss fällt und die Regatta beginnt. Drei spannende Wochen liegen vor uns - ohne Land in Sichtweite, ständigem schaukeln und anstrengen Nachtfahrten. Vier Stunden später ist Gran Canaria vom Horizont verschwunden...

**Montag, 27. November 2006**

## **Nachtwache**

Der Wind pustet achterlich mit 18 Knoten in die Segel. Abwechselnd setzten wir Spi und Blister. Doch beide Segel flattern zu heftig im Wind und knallen immer wieder gegen das Rick. Um Material zu schonen, ziehen wir Groß und Genua heraus. Mit ausgebaumtem Vorsegel und Schmetterlings-Konstruktion rauschen wir durch die Wellen. 11,5 Knoten Speed zeigt das Display an. Beinahe hätten wir unseren Top-Wert überboten...

Es ist 18.47 Uhr. Sommerlich leicht bekleidet, in T-Shirt und Bermuda, sitzen wir mit dampfenden Suppen-Schüsseln in den Händen an Deck. Das Boot gleitet dem Sonnenuntergang entgegen - Richtung Westen, Kurs St. Lucia. Zu meinem Erstaunen erkenne ich nur noch drei Segelboote am rot-orange Horizont. Das Feld hat sich aufgelöst. Alle Regatta-Teilnehmer sind gleichmäßig im Atlantik verteilt. In der Abenddämmerung ist sichelförmig der Mond aufgegangen. Und wir machen die Wacheinteilung. Kay und Claus fangen an. Alle vier Stunden wechseln wir. Es ist 20.00 Uhr - und ich geh´ pennen. Doch die Wellen glucksen zu laut gegen den Bug und die ständigen Rollbewegungen machen es unmöglich, entspannt zu liegen. Ich fühle mich wie in einer Waschmaschine. An Schlaf ist nicht zu denken und ich greife zu meinem i-Pod. Um 23.45 Uhr stehe ich wieder auf - ohne ein Auge zugemacht zu haben. Dafür weiß´ ich jetzt wo der "heilige Gral" versteckt ist - nach 15 Stunden "Sakrileg"-Hörbuch...

An Deck sitzen Kay und Claus und warten schon auf die Wachablösung. "Zehn Minuten habe ich noch", entgegne ich der erschöpften Mannschaft. Ich will mir schnell einen Tee machen. Die Treppe herunter, Tasse und Teebeutel auf den Tisch gestellt, will ich den Gasherd anmachen. Wie funktioniert das Ding noch gleich? Ich dreh an diversen Knöpfen, doch die Flamme entzündet sich nicht. Hmm - was mach´ ich jetzt? Wenn ich Kay frage, weiß er, dass ich zu blöd bin den Gasherd zu bedienen - nach zwei Wochen an Bord. Egal. ich gebe mir die Blöße und sage ihm Bescheid. Fazit: Hätte ich den Haupthahn aufgedreht, wären mir Hohn und Spott erspart geblieben. Wenigstens bekomme ich meinen Tee - und ich setze mich mit meiner Tasse hinters Steuerrad. Ein kurzer Blick auf´s Display verrät: 7,8 Knoten Speed, Kurs liegt an. Ein Blick nach oben offenbart mir eine sternenklare Nacht. Und ich muss mich korrigieren. Uns erwarten drei spannende Wochen mit spektakulären Sonnenuntergängen, super Sonnenschein und fantastischen Nachthimmeln. Einzig an den Vier-Stunden-Schlaf-Rhythmus werde ich mich wohl nie gewöhnen...

**Mittwoch 29.November 2006**

## **Flaute**

Hellwach wälze ich mich in meiner Koje. Die Digital-Uhr zeigt 23.36 Uhr. Draußen pfeift der Wind in den Segeln. Drinnen knarrt meine Schranktür.

Noch eine halbe Stunde bis zum Wachwechsel. Eigentlich kann ich auch jetzt schon aufstehen. Denn entgegen meinen Erwartungen habe ich mich mittlerweile an den Vier-Stunden-Schlaf-Rhythmus gewöhnt. Nur noch selten fallen mir während der Wache die Augen zu. Nachts ist es nämlich ziemlich langweilig. Ich gebe mich Gedanken hin wie: Wenn ich die Schwimmweste noch drei Wochen trage, bekomme ich bestimmt einen krummen Rücken. Jede Nacht ziehen gefühlte drei Kilo an meinem Hals. Kein Wunder, dass Pamela Anderson und Co. andauernd über Rückenprobleme klagen... Um 3.42 Uhr kreuzt ein Schiff unseren Weg - bestimmt 100 Meter lang und hell erleuchtet. Vielleicht die AIDA. Bars und Kneipen des Amüsier-Dampfer sind schließlich 24 Stunden geöffnet. Ich werde die Begegnung unter der Rubrik "Besondere Vorkommnisse" ins Logbuch eintragen. 4.00 Uhr. Wachwechsel. Der Wind hat nachgelassen. Flau flattern die Segel - und der Groß-Baum bewegt sich quietschend hin und her. "Angenehme Nachtruhe Chrischi...". "Danke Kay!"

Am nächsten Morgen das gleiche Bild. Flaute. Kein Lüftchen weht. Die Sonne knallt gnadenlos auf uns herunter. Das Boot schaukelt mit 2,1 Knoten durch die Wellen. Bei diesem Tempo verpassen wir garantiert die Siegerehrung - und die Rückflüge.

Es wird angedacht die Batterien zu laden. Doch bevor wir den Motor anschmeißen, ziehen wir unser leichtestes Segel hoch - einen wenige Kilogramm schweren, 110m<sup>2</sup> großen Spinnaker. Ergebnis: nahezu unverändert - 2,8 Knoten. Und noch während ich hier sitze und schreibe, lässt Claus das Leichtsegel in den Niedergang fallen.

Eine prima Gelegenheit für ein Sonnenbad. Ohne das große Segel ist das Bug-Deck die perfekte Liegewiese. I-Pod auf die Ohren, Handtuch unter'n Arm, eincremen nicht vergessen - und ab nach vorne...

**Mittwoch, 29. November 2006**

## **Flaute**

Hellwach wälze ich mich in meiner Koje. Die Digital-Uhr zeigt 23.36 Uhr. Draußen pfeift der Wind in den Segeln. Drinnen knarrt meine Schranktür.

Noch eine halbe Stunde bis zum Wachwechsel. Eigentlich kann ich auch jetzt schon aufstehen. Denn entgegen meinen Erwartungen habe ich mich mittlerweile an den Vier-Stunden-Schlaf-Rhythmus gewöhnt. Nur noch selten fallen mir während der Wache die Augen zu. Nachts ist es nämlich ziemlich langweilig. Ich gebe mich Gedanken hin wie: Wenn ich die Schwimmweste noch drei Wochen trage, bekomme ich bestimmt einen krummen Rücken. Jede Nacht ziehen gefühlte drei Kilo an meinem Hals. Kein Wunder, dass Pamela Anderson und Co. andauernd über Rückenprobleme klagen... Um 3.42 Uhr kreuzt ein Schiff unseren Weg - bestimmt 100 Meter lang und hell erleuchtet. Vielleicht die AIDA. Bars und Kneipen des Amüsier-Dampfer sind schließlich 24 Stunden geöffnet. Ich werde die Begegnung unter der Rubrik "Besondere Vorkommnisse" ins Logbuch eintragen. 4.00 Uhr. Wachwechsel. Der Wind hat nachgelassen. Flau flattern die Segel - und der Groß-Baum bewegt sich quietschend hin und her. "Angenehme Nachtruhe Chrischi...". "Danke Kay!"

Am nächsten Morgen das gleiche Bild. Flaute. Kein Lüftchen weht. Die Sonne knallt gnadenlos auf uns herunter. Das Boot schaukelt mit 2,1 Knoten durch die Wellen. Bei diesem Tempo verpassen wir garantiert die Siegerehrung - und die Rückflüge.

Es wird angedacht die Batterien zu laden. Doch bevor wir den Motor anschmeißen, ziehen wir unser leichtestes Segel hoch - einen wenige Kilogramm schweren, 110m 2 großen Spinnaker. Ergebnis: nahezu unverändert - 2,8 Knoten. Und noch während ich hier sitze und schreibe, lässt Claus das Leichtsegel in den Niedergang fallen.

Eine prima Gelegenheit für ein Sonnenbad. Ohne das große Segel ist das Bug-Deck die perfekte Liegewiese. I-Pod auf die Ohren, Handtuch untern Arm, eincremen nicht vergessen – und ab nach vorne...

**Samstag 02. Dezember 2006**

## **Der Passat ist da**

Neun Knoten zeigt das Display. Sieben Beaufort der Windmesser. Und noch elf Tage bis St. Lucia sagt der Computer. Wir haben den Passatwind erreicht. Nach drei Tagen Flaute ist endlich wieder Druck in den Segeln. St. Lucia wir kommen....

Gestern Abend haben sich die Windverhältnisse schlagartig geändert. Innerhalb von zwei Stunden hat der Wind zehn Knoten zugelegt. 26 Knoten füllen jetzt die Segel. In der Nacht haben wir 80 Seemeilen zurückgelegt - soviel wie in den letzten 24 Stunden zuvor...

Es ist 11.42 Uhr. Vier Meter hohe Wellen rollen unter dem Boot hindurch. Die Sa Cometa geigt abwechselnd von links nach rechts. Maximale Schräglage: 20 Grad. Das Geschirr rutscht in den Schubladen hin und her. Ich klammere mich krampfhaft an den Kartentisch. Doch mittlerweile habe ich mich an die starken Rollbewegungen gewöhnt. Ich überlege sogar meine Wohnung den Bord-Gegebenheiten anzupassen: Wasserbett, kardanischer Herd in der Küche und ein Schreibtisch - nicht größer als der Kartentisch - auf dem ausschließlich mein Laptop und eine CD mit Meeresrauschen liegen. Einzig an die vielen Ecken, Kanten und die niedrige Decke werde ich mich wohl nie gewöhnen. Der höchste Punkt unter Deck ist gerade mal 1,90 hoch - drei Zentimeter niedriger als ich groß bin...

Ansonsten scheint seit drei Tagen die Sonne - zehn Stunden am Stück und niemals von einer Wolke verdeckt. Seit gestern hängt deshalb eine 2m<sup>2</sup> große Solarzelle an der Reling. Die produziert 32 Watt die Stunde. Genug um den Auto-Piloten Tag und Nacht durchlaufen zu lassen - und den I-Pod-Akku immer wieder neu zu laden...

**Dienstag 05. Dezember 2006**

## **Neuer Speed-Rekord**

Das Schaukeln ist stärker geworden. Über Nacht hat sich eine fünf Meter große Atlantikdünnung aufgebaut. Der Wind pustet mit 25 Knoten in die Segel. Auf der Küchenzeile liegt eine 12er-Packung Eier - zerbrochen. Die heruntergefallene Plastik-Schüssel oben auf. Da hat wohl jemand die Schranktür nicht richtig zugemacht - aber Rührei ist ja auch lecker. Und während Radde das Frühstück zubereitet - der Herd fast aus seiner Aufhängung springt und das Rührei in der Pfanne Rodeo reitet - vibriert plötzlich der Bootsrumpf wie ein Handy auf dem Holztisch. Besorgt schaue ich zu Kay und Claus an Deck, die ungläubig auf's Display starren. Das Boot ist soeben eine Welle hinuntergesurft. Die erreichte Geschwindigkeit schlägt den alten Speed-Rekord um fast einen ganzen Knoten - 13,2! Kein Wunder, dass die Wände so heftig wackelten. Wir sollten in der Racing-Division mitfahren...

Nach berechneter Zeit liegen wir im Moment auf Platz 4. unserer Gruppe, die aus 20 Booten besteht. Heute Abend überqueren wir die Bergfestlinie des Atlantiks. Und der Computer sagt 8 Tage bis zur Ankunft voraus. Ansonsten haben wir das Wachsystem geändert. Den Tag haben wir in zwei Sechs-Stunden-Wachen aufgeteilt, die Nacht in drei Vier-Stunden-Wachen.

An die erneute Umstellung des Schlafrhythmus muss ich mich erstmal wieder gewöhnen - und leg´ mich hin. Draußen scheint die Sonne. Es sind 31 Grad.



**Mittwoch, 06.Dezember 2006**

## **Bergfest**

Vollmond scheint vom tiefblauen Nachthimmel. Schaumkronen leuchten in seinem Schein. Gespenstisch heult der Wind in den Segeln. Mit Schwimmweste und Lifebelt gesichert, sitzen Radde und ich an Deck. Er raucht, ich trinke Kamillen-Tee und freue mich schon auf die bevorstehende Nachtruhe. Es ist 3.42 Uhr. Noch zehn Minuten, dann werde ich Kay und Claus wecken, denke ich, als eine Gewitterwolke vorbei zieht und der Mond langsam dahinter verschwindet. Regentropfen beginnen zu fallen. Und für einen Moment scheinen Wind und Wellen still zu stehen.

Der Windmesser zeigt 18 Knoten. Ruhe. Ich steige den Niedergang hinunter um meine üblichen Logbuch-Eintragungen zu machen, da ruft Radde aufgeregt meinen Namen. "Chrischi, Chrischi komm´ hoch - wir müssen die Segel reffen!" Der Wind hat schlagartig aufgefrischt, der Regen ist stärker geworden und der Windmesser zeigt plötzlich 30 Knoten. Ich denke an das Meteorologie-Seminar von Chris Tibs. Er hatte vor so genannten "Squalls" gewarnt.

Vorsichtig aber zügig balanciere ich auf´s Vorschiff um das Großsegel zu reffen. Trotz verkleinert Segelfläche machen wir noch über 7 Knoten Fahrt - und reffen zusätzlich das Vorsegel. Geschafft! Das Boot liegt wieder ruhig, und ich will gerade meine Eintragung zu Ende bringen, da bestellt mich Radde erneut nach oben. "Weck´ mal Claus und Kay. Wir müssen ne´ Halse fahren". Der Wind hat gedreht und wir liegen 20 Seemeilen neben der Kurslinie. Innerhalb von fünf Minuten ist die ganze Crew an Deck versammelt, das Arbeitslicht angeschaltet und Kay und Claus auf dem Weg zum Vorschiff. Radde und ich bedienen hinten die Schoten. Als nach zehn Minuten immer noch kein Zeichen von vorne kommt, wird Radde unruhig: "Is´ was nicht in Ordnung?", ruft er "Der Spi-Baum-Endbeschlag...", entgegnet Kay. Viel Winddruck und unsaubere Manöver haben ihn verbogen. Notdürftig bringen wir die Halse zu Ende. Im Tageslicht wollen wir uns den Schaden genauer ansehen...

Ein Glück. Der Endbeschlag ist nur leicht verbogen. Jetzt hoffen wir, dass er auch die letzten 1200 Seemeilen übersteht. Denn der Nikolaus hat weder Apfel, Nuss und Mandelkern, noch einen neuen Beschlag in meine Schuhe gesteckt. Wahrscheinlich weil ich sie seit Wochen trage und nicht geputzt habe. Na ja, ich nehm´ es ihm nicht übel...

Wir haben schließlich auch einen Grund zum Feiern: Bergfest. Wir haben die Hälfte der Strecke hinter uns - Champagner und Rinderfilet warten schon im Gefrierfach. Auf Grund des starken Seegangs wurde allerdings das Fondue-Essen abgesagt - zu Gunsten von Beef-Stroganow...

Darüber hinaus stimmten alle Crew-Mitglieder Kay´s Vorschlag, eine ganze Bergfestwoche zu starten, zu. Ideen für das Rahmenprogramm gibt es auch schon: Sackhüpfen auf dem Vorschiff, Wer-schafft-die-große-Eskimo-Rolle und ein großes Mau-Mau-Turnier. Der Gewinner erhält das letzte - zufällig entdeckte - eisgekühlte San-Miguel-Bier aus dem Kühlschrank. Also Daumen drücken! Und im Anschluss an die Bergfestwoche beginnen wir mit der St.Lucia-Einlauf-Woche...

**Freitag, 08.Dezember 2006**

## **Streckenrekord**

852,7 Seemeilen stehen auf dem Plotter-Display an der Wand. Vier Tage und 14 Stunden

zeigt das Navi-Programm des Laptops an. Noch fünf Nächte ohne ausreichend Schlaf, denke ich. Wenn wir mit durchschnittlich 7,5 Knoten weiterfahren, erreichen wir St. Lucia Mittwoch Morgen um 5.15 Uhr. Also, Gas geben...!

Inzwischen haben wir die letzten Wasserpfüten ausgemacht und trocken gewischt. Kühlschrankschrank und Gefrierfach sind wieder frei von Meerwasser und alle Lebensmittel noch zum Verzehr geeignet. Radde's Matratze liegt sonnengetrocknet in der Koje. Sein Leder-Portemonnaie, samt Inhalt ist wieder einsatzbereit - und erstaunlicher Weise funktioniert auch sein Handy noch. Am Ende hatte die spontane Meerwasser-Dusche sogar etwas Gutes: Das Bad erstrahlt in neuem Glanz - ganz ohne Putzen...

Inzwischen haben wir die letzten Wasserpfüten ausgemacht und trocken gewischt. Kühlschrankschrank und Gefrierfach sind wieder frei von Meerwasser und alle Lebensmittel noch zum Verzehr geeignet. Radde's Matratze liegt sonnengetrocknet in der Koje. Sein Leder-Portemonnaie, samt Inhalt ist wieder einsatzbereit - und erstaunlicher Weise funktioniert auch sein Handy noch. Am Ende hatte die spontane Meerwasser-Dusche sogar etwas Gutes: Das Bad erstrahlt in neuem Glanz - ganz ohne Putzen...

Es ist 12.00 Uhr. Die Sonne scheint bei 30 Grad Außentemperatur. Das Meer ist 28,6 Grad warm. Eine kühlende Brise fehlt. Der Wind ist warm und vergleichbar mit Fön-Stärke drei. Unter Deck ist es etwas kühler.

Ich trage gerade unser Etmaal ein - die geseelten Meilen in 24 Stunden. Seit gestern um 12.00 Uhr haben wir 180,3 Seemeilen zurückgelegt - so viele wie noch nie zuvor. Zum Vergleich: eine Seemeile entspricht 1,852 Kilometer. 180 Seemeilen entsprechen also 333 Kilometer. Unsere Platzierung hat sich dadurch nicht verändert. Wir liegen nach wie vor auf dem 4. Platz der Gruppe E. Unangefochtene Nummer 1. ist die Beneteau First 42 S7 "Alliance". Dahinter folgen die "Bauvier", eine Hallberg Rassy 46 und die "Osare", ein Swan 46. Alle drei größer als wir - und im Mittel 0,3 Knoten schneller. Ich frage mich wirklich, wer bei der ARC die Gruppeneinteilung gemacht hat. Denn neben der Bavaria 350 ist die Sa Cometa das kleinste Boot. Alle Segler gleicher Bauart, haben wir längst hinter uns gelassen - teilweise bis zu 200 Meilen. Und Blick auf den Mailverkehr der letzten Tage bestätigt: Die Wahl unserer Route war die richtige Entscheidung - und vor allem der sicherere Weg. Hier ein paar Notfall-Meldungen von Booten nördlich unserer Route:

8.12.2006: "PAN-PAN" (Dringlichkeits-Meldung) from "A" (Name geändert) at position 20.06N34.01W at 09.40 UTC (Universal Time Coordinated): Yacht has lost its rudder. Any yacht in proximity is requested to advise ARC office of their current position, and to make contact with 238, to see if they need assistance...

7.12.2006: SECURITE Message to ARC Fleet. Rely from "P" (Name geändert: Dismasted sailing vessel "D" (Name geändert) at position 14 21.0N 042 36.0W 04.05 UTC. Vessel is making 3-4 knots with a jury rig on a course 268 deg towards Barbados. NO ASSISTANCE IS REQUIRED. VESSEL IS NOT SHOWING NAVIGATION LIGHTS. Yachts are reminded to keep a proper watch at all times...

3.12.2006: "MAY-DAY" from Yacht "C" (Name geändert). An EPIRB distress alert (Seenot-Marke, siehe Foto) has been picked up from yacht "C" at position 21.43N 026.57W, 19.50UTC. Due to an apparent breakdown of the skipper, the two crew (one of whom is a doctor) are concerned about their own safety. "F" (Name geändert) is attempting to contact ships in the area. However at present it is believed none are close enough to assist. "F" has requested any yacht, which is able to alter course to rendezvous with "C", and then standby the yacht, should do so...

2.12.2006: Message to ARC Fleet. "M" (Name geändert) request for Assistance. "M" was

dismasted at dusk last night. All onboard are well and unhurt. The yacht is currently drifting in position 20 28N 34 32W...

Solche Dinge passieren. Der Atlantik ist kein Katzensprung. Um so wichtiger ist hervorzuheben, dass die ARC auf einen hohen Sicherheitsstandard besteht, und dass das Fahren in großen Gruppen den Sicherheitsaspekt zusätzlich erhöht...

**Montag 11.Dezember 2006**

## **Das Ende naht**

Endspurt. Distance to Waypoint Rodney Bay, St. Lucia: 347,5 Seemeilen.

Die Karibik-Insel ist zum Greifen nah. Fester Boden, eine Süßwasser-Dusche, 12-Stunden-Nachtruhe und Karibik-Schönheiten in Baströcken und vier Begüßungs-Cocktails in den Händen warten schon...

Langsam geht mir das Geschaukel auch auf die Nerven. Vor allem morgens, wenn ich mich kraftlos und mit halb geschlossenen Augen an der Küchenzeile zum den Klo entlang hangel, ich beim Öffnen der Tür mit dem Kopf fast im Waschbecken lande und mir beim Zähneputzen unfreiwillig die Nase am Spiegel platt drücke. Nachts dagegen, das komplette Gegenteil: Das leise Gurgeln der Wellen und die sanften Rollbewegungen wiegen mich innerhalb weniger Minuten in einen ruhigen Schlaf. Bis zur Wachablösung schlummere ich wie ein Baby...

Ich freue mich auf den Strand, das Bad im Meer - 29,3 Grad erfrischende Badetemperatur locken. Dann kann ich endlich die Schwimmweste ablegen, die tagsüber wie Klarsichtfolie an meinen Oberkörper klebt und unschöne, helle Streifen hinterlässt. Die drückende Hitze und der Film Sonnencreme auf der Haut verbessern den Tragekomfort auch nicht wirklich. Radde meint, bei meinem hohen Verbrauch an Nivea-Sun-Produkten fährt bald der ganze Beiersdorf-Vorstand Ferrari. Kay ist in Sorge um seine Polster und die öligen Flecken, die darauf haften bleiben könnten. "So'n Schmierkram", beschwert er sich täglich. Sein Motto: Auf einer englischen Veranstaltung wird auch englische Bräune getragen...

Ansonsten steigt die Euphorie von Stunde zu Stunde. Der Inhalt des Kühlschranks sinkt von Tag zu Tag und der Erste der beiden 150 Liter Wassertank ist seit gestern leer.

Unsere Sparsamkeit belohnen wir jetzt mit dem Luxus, Gläser und Geschirr mit Süßwasser zu spülen. Ein kurzer Blick auf's Plotter-Display: Noch ungefähr 47 Stunden und 18 Minuten bis Rodney Bay, St. Lucia - und wir rauschen der Sonne entgegen. Im Hintergrund läuft Peter Maffay's "Es war Sommer" - im Dezember bei 27 Grad...

Noch ein paar verschlüsselte Botschaften: Guido und Jutta - der Song, den wir auf der Finca gehört haben, ist von Tammy Wynette und heißt "Stand by your man". Ralf - wir haben dein Wachsystem übernommen. Ist einfach besser, und ich kann während der Sechs-Stunden-Freiwache mal richtig ausschlafen. Eine noch für Chrissi. In ca. zwei Wochen unterstützen wir wieder gemeinsam unseren HSV in AOL-Arena (für die Meisterschaft wird es wohl nicht mehr reichen...), machen Kiez und Klause unsicher und erfreuen die Gäste mit unserem Gesang: "...wenn ich weit weit weg bin, ob in Sydney oder Rom, dann denk' ich Hamburg meine Perle und singe home sweet home...".

**Dienstag 12.Dezember 2006**

## **St.Lucia wir kommen**

Ich kann es kaum erwarten. Ständig blicke ich auf's Cockpit-Display, verfolge die zurückgelegten Meilen und rechne die Ankunftszeit hoch.

124,3 Seemeilen liegen noch vor uns. Nach 17 Tagen ohne Land in Sicht, werden wir im Morgengrauen die Hügel von St. Lucia sehen. Leider hat der Wind etwas nachgelassen und der Passat schiebt uns mit flauen vier Beaufort durch die Wellentäler. Wir haben den großen Spinnaker hochgezogen und das 110 m<sup>2</sup> blau-weiße Segel zieht uns mit maximal sechs Knoten Richtung Ziel. Bei dieser Geschwindigkeit erreichen wir den Hafen von Rodney Bay frühestens um acht Uhr. Genug Zeit, dass Einklarierungs-Formular auszufüllen. Das ARC-Office in Las Palmas hatte alle Teilnehmer gebeten, die Papiere, schon während der Überfahrt auszufüllen - ausreichend Zeit sei ja vorhanden - um in Rodney Bay eine reibungslose Einklarierung zu gewährleisten. Um 15.00 Uhr nimmt Kay am Salon-Tisch Platz und füllt die einzelnen Punkte des gelben Formulars mit der Überschrift "Declaration for Yachts" aus. Angaben zur Bootsladung, Crew und eventuell mitgeführten Haustieren sind für die Einreise nach St. Lucia erforderlich. Erst dann drückt ein Mitarbeiter des Customs Boarding Office St. Lucia seinen Stempel in den Reisepass...

An Deck befestigen Radde und Claus derweil unsere Startnummer. Der Banner mit der Nummer 211 hängt jetzt zum Zieleinlauf an der Reling und die Regatta-Leitung kann nun unsere Zeit nehmen. Wenn unsere Hochrechnungen stimmen, segeln wir im Moment auf dem dritten Platz - und liegen morgen, um diese Zeit, mit Caipirinha in der Hand, am Strand. Ich bin tierisch aufgereggt, kann kaum ruhig sitzen und werde die Nacht nur wenig schlafen. Es wird die letzte Nacht im Vier-Stunden-Wachrhythmus.

Auf dem Plotter-Display läuft der Countdown: Noch 121,7 Seemeilen - Karibik wir kommen...

Mittwoch 13. Dezember 2006

## Sturmgepeitscht ins Ziel

Die Dämmerung hat sich wie eine warme Decke über den Atlantik gelegt. Bei einem Glas Rotwein lassen wir den Abend ausklingen. Die Sonne ist untergegangen. Die weißen Quellwolken, die von Achtern aufgezogen sind, haben sich grau gefärbt. "Heute Nacht gibt's Regen", meint Radde und legt sein Ölzeug griffbereit auf die u-förmige Sitzgruppe im Salon.

"Glaub' ich nicht." meint Claus, "das sah' die letzten Tage genauso aus - und nie hat es geregnet." Die beiden wetten. Und weil beim Einsatz „um-die-Ehre" für niemanden etwas herausspringt, wetten sie wenigstens um die 500 Gramm Dose Parmesan, die noch vom Pasta-Essen auf dem Tisch steht. Claus und Kay legen sich anschließend auf's Ohr. Radde und ich bleiben als Wache an Deck. Um kurz vor elf naht die erste Wolke. Ich hoffe auf ein bisschen mehr Wind - Radde auf Regen. Er will nicht umsonst in seinem Ölzeug geschwitzt haben. Doch diese Wolke bringt weder Wind noch Regen. Nachts sind die Wolken wie Überraschungseier: Sie sind farblich nicht voneinander zu unterscheiden. Beim Betrachten ist höchste Aufmerksamkeit geboten. Und der Inhalt ist vorher nicht zweifelsfrei auszumachen. Wo unter dem Schokoladenmantel im schlimmsten Fall ein Raumschiff aus 11 Einzelteilen mit vier, darauf anzubringenden, Aufklebern wartet, überrascht jede siebte Wolke mit einem Gewitter mit bis zu 50 Knoten Wind und sintflutartigem Regen...

Es ist 0.11 Uhr. Wachwechsel. Wir melden: keine besonderen Vorkommnisse - bis auf die graue Wolke, die sich langsam von hinten nähert. Ich lege mich hin. Um kurz vor eins werde ich wach - mit dem Gesicht an die Backbordwand gedrückt. Draußen heult der Wind, Regen prasselt auf das Deck, der Spinnaker flattert im Wind und das Boot schiebt 20 Grad Lage. Über der Sa Cometa die schwarze Gewitterwolke. "Radde! Chrischi! Wir müssen den Spi bergen", ruft Claus in den Niedergang. Als der Windmesser über 40 Knoten anzeigte, hatte er die Spi-Schoten gelöst. Ein kräftiger Windstoß im Leichtsegel zwang das Boot in eine gefährliche Seitenlage.

Der Großbaum tauchte für kurze Zeit 30 cm ins Wasser ein. Die Bullentaile, die den Baum zusätzlich stabilisiert, riss. Wir bergen den Spinnaker, ziehen die Genua hoch und verbringen den Rest der Nacht zu viert an Deck - sicher ist sicher... Um 1.35 Uhr flimmern Lichter über der schwarzen Wolkendecke am Horizont - schwach, aber sehr deutlich. Noch vor einer halben Stunde waren Meer und Himmel nicht voneinander zu unterscheiden. Jetzt, da unzählige Lichtkegel, dicht gedrängt, wie Taschenlampen, in den Himmel scheinen, ist der Unterschied sichtbar. Es sind die Lichter der Stadt Port de France - an der Südspitze der Insel Martinique. Südlich davon - noch verborgen unter dem dunklen Schleier der Nacht - liegt St. Lucia. Der fahle Schein des Mondes fehlt heute und meine Augen gewöhnen sich nur langsam an die Dunkelheit. Das grelle Licht der Bordinstrumente blendet:

Noch 53,9 Seemeilen bis zum Ziel... 6.58 Uhr. Wir sehen das erste Mal die Silhouette von St. Lucia. Nach elf Stunden laufen wir in Rodney Bay ein. In dieser Nacht holten uns vier Gewitterwolken ein, vier Regenschauer befreiten uns und das Boot von Dreck und Salzwasser und wir haben vier mal die Segelstellung geändert - im strömenden Regen. Es war die aufregendste Nacht seit der Abreise in Las Palmas.

Um 12.41 Uhr UTC passieren wir endlich die Ziellinie. "Congratulations" tönt aus dem Funklautsprecher an Deck. Wir haben den Teich bezwungen und sind in St. Lucia gelandet - 5000 Seemeilen von Hause entfernt. 17 Tage nur von Wasser, Dosengerichten und Fertigprodukten umgeben, erhalten wir direkt nach der Ankunft einen Cocktail mit Eiswürfeln, einen Obst-Korb und eine Flasche Bounty-Rum, die wir umgehend zu uns

Nehmen.

Ortszeit St. Lucia: 8. 57 Uhr. Nie zuvor habe ich so gut gefrühstückt: Banane, Mango, Rum mit Limettensaft und ein Twix - das Letzte von 50. Überwältigt von der Schönheit der Insel und dem überstandenen Abenteuer umarme ich jeden Einzelnen und freue mich schon auf die Beach-Party am kommenden Abend...

**Freitag 22.dezember 2006**

## **Preisverleihung: 2. Platz (Gruppe E) für Sa Cometa**

Der Höhepunkt der ARC 2006 findet in einer großen Lagerhalle statt. Von der Decke leuchten rote, blaue, gelbe und weiße Scheinwerfer. Die riesige Klimaanlage hat den Saal auf 20 Grad heruntergekühlt. 1000 Stühle sind in Reihen hintereinander gestellt. Davor steht ein Podium mit langem Tisch, den glänzende Trophäen schmücken. Nach unzähligen

Dankessagungen und der Rede des Tourismus-Ministers, der uns die steuerlichen Vorteile eines Grundstückerwerbs auf St. Lucia erläutert, beginnt die Preisverleihung. Nahezu alle ARC-Teilnehmer werden geehrt. Es gibt Preise für den Langsamsten, den Ältesten, den Jüngsten, das schönste Boot - sogar die Crew, die ihre Basilikum-Pflanze heil und blühend über den Atlantik transportiert hat, wird mit einem Silberteller belohnt. Bei so vielen Preisen muss doch auch für uns etwas herauspringen, denke ich mir. Nach unseren Berechnungen liegen wir schließlich auf dem zweiten Platz der Gruppe E. Ich beginne gerade an unserer Berechnung zu zweifeln, da ruft ARC-Präsident Andrew Bishop den Namen unseres Bootes aus: "Second in Class E - Sa Cometa!" Und begleitet vom Applaus der anderen Teilnehmer gehen wir geschlossen auf die Bühne. Zur Feier des Tages tragen wir natürlich alle unsere (noch sauberen) roten Crew-Shirts. Unser Preis: eine Din-A4-Holztafel mit der Aufschrift ARC 2006, Second, Class E. Der Fotograf schießt noch ein Erinnerungsbild und wir verlassen stolz die Bühne. Zufrieden verfolgen wir den Rest der Veranstaltung und freuen uns mit den anderen Gewinnern, als Mr. Bishop eine Kategorie erwähnt, die ich in all' der Aufregung völlig vergessen hatte. Es ist die Kategorie "Best Story and best Photo Competition". Insgesamt 57 Teilnehmer haben regelmäßig Berichte im Internet veröffentlicht. Über 110 000 Leser haben die Reiseberichte täglich auf der ARC-Homepage verfolgt. Und vier ARC-Mitarbeiter haben die Texte in sieben Sprachen übersetzt: Finnisch, Schwedisch, Norwegisch, Französisch, Englisch, Spanisch und Deutsch. Aufmerksam höre ich den Ausführungen des ARC-Präsidenten zu. "Winner of the best story and best photo competition 2006 - Sa Cometa!" Und wieder gehen wir geschlossen auf die Bühne, wobei Radde mir so doll auf die Schulter klopft, dass ich fast zusammenbreche. Den Bildband "St. Lucia - Simply Beautiful" darf ich als Andenken an mein bislang größtes Abenteuer behalten...