



# Atlantiküberquerung auf der

*Lilliepad*

**Die längste Kreuz meines Lebens**

**Georg Reins  
Humboldtstraße 31  
40822 Mettmann  
[georg.reins@web.de](mailto:georg.reins@web.de)**

## 1. Im Vorfeld

Mail von Georg an Horst vom 3. Januar 2013, damit fing alles an.

Mitsegeln Karibik – Azoren

Hallo Crew der *Lilliepad*,

an solch einem Törn wäre ich interessiert. Ich bin 64, habe KR-Schein und Sportseeschiffer, seit mehr als 50 Jahren aktiver Segler mit eigenem Boot bzw. Yacht, unzählige Törns auf Nordsee, Ostsee und im Mittelmeer. Voraussichtlich könnte ich erst ab ca. 10 April, da ich einen Krantermin für mein Schiff am ersten oder ev. 2. Wochenende April habe. Bitte um Kontaktaufnahme.

Herzliche Grüße und alles Gute im Neuen Jahr.

Georg Reins

Die Antwort kam relativ postwendend: Ich bin Horst Felske, ich bin sehr daran interessiert, Dich kennen zu lernen. Dein Hintergrund passt, lass uns ein Treffen vereinbaren, wenn der Eigner aus der Karibik zurück ist. Er kommt am 10. Januar und wohnt bei Dir in der Nähe in Köln. Wir planen aber, am 28. März zu starten, Du müsstest Deinen Krantermin verlegen oder anders regeln.

Zu dem Zeitpunkt war das Ganze für mich noch wagemutig, schließlich hatte ich noch überhaupt nicht über solch eine Fahrt im April nachgedacht, zumal ich im Februar noch nach Kanada fliegen wollte zum Eisfischen. Den Krantermin zu missachten, war auch ein Problem, vielleicht könnte ich ja ein paar Eigner in unserer Halle für einen späteren Termin in der ersten Maiwoche gewinnen? Oder ganze neue Wege gehen und eine Slipwasserung im Mai in Jemgum wagen.

Ein Telefonat mit Arne, unserem Halleneigner, der die Krantermine organisiert, machte klar, dass der Krantermin in diese Zeit fallen würde. Notfalls müsste ich für die Languste eigens einen Kran bestellen, ca. € 300, aber das wäre es wohl wert, wenn man auf der anderen Seite solch eine Gelegenheit wahrnehmen kann. Und war es nicht schon immer mein Traum gewesen, solch einen Trip zu unternehmen? Für mich war die Entscheidung nicht schwer. Arne riet mir zwar dringend ab, mein Boot zu slippen, aber ich war da eigentlich nicht so skeptisch.

Dann hörte ich ein oder zwei Wochen nichts mehr. Ich musste aber in der letzten Januarwoche nach Jemgum, also verabredete ich mich mit Horst in Hude an einer Autobahnausfahrt. Schließlich war es für mich wichtig, zu checken, ob die Chemie für eine gemeinsame Seereise über ca. 4 Wochen halbwegs stimmt. Außerdem müsste man dringend Flüge buchen, wenn man noch billig zu den niederländischen Antillen, nach Guadeloupe oder Martinique kommen wollte.

Horst lernte ich dann nach kurzem Händeschütteln an der Autobahn in einem Waldlokal in der Nähe der Autobahnausfahrt Hude näher kennen. Er war auf Anhieb sympathisch, strahlte Ruhe und Gelassenheit aus und ruhte sicher in sich selbst. Außerdem war er unkompliziert und hatte doch feste Vorstellungen, was sich nach einigen Wortwechseln schnell herausstellte.

Er war schon einmal mit der *Lilliepad* im Jahre 2003 über den großen Teich geschippert, stellte trocken fest, dass Alkohol auf solch einer Fahrt nur in geringsten Mengen angebracht ist und dass es ihm nichts ausmachen würde, wenn wir nur zu zweit fahren. Es gab zwar noch weitere Kandidaten, die sich für diese Fahrt gemeldet hatten, aber wenn das nicht klappte, wäre es auch nicht tragisch. Er drückte mir die Profile von einem Polen und einem anderen Herrn aus München in die Hand, meinte trocken, schau mal rein und dann telefonieren wir. Und übrigens, ich bin kein guter Koch, kannst Du das machen? Na, ein guter Koch bin ich auch nicht, aber machen könnte ich das schon. Geht nicht gibt's bei mir ja schließlich nicht. Und schon war ich wieder auf der Autobahn Richtung Mettmann.

Auf dieser Fahrt kreuzten viele Gedanken durch mein Hirn. Ich müsste noch mehr wissen, über das Schiff, über die Ausrüstung und sollten wir nicht doch lieber zu dritt fahren und da kein Risiko eingehen? Und ich müsste mein Kranproblem zu Ende denken. Es war einiges zu tun, und das sollte alles vor dem 14. Februar, vor der Abreise nach Kanada erledigt werden. Ich wusste also, ich muss mich spürten.

Plötzlich fiel mir ein, dass es besser wäre, bevor wir einen Wildfremden mitnehmen, Ernst Denekamp zu fragen, ob er dabei sein will. Er war im letzten Sommer mit von Bornholm nach Termunten gesegelt und hatte immer gesagt, falls ich so einen Törn ins Auge fasse, gerne mitgenommen zu werden. Wir hatten uns gut verstanden und ich war mir sicher, dass dieses Trio gut zusammenpassen würde. Ich wusste auch, dass er verlässlich ist und von Motoren und Mechanik an Bord wirklich etwas versteht. Das einzige Problem: Ernst war aus, wie er sagt, „steuerlichen“ Gründen in Lappland im Norden Finnlands und er würde erst am 14. Februar zurückkommen, wenn ich bereits auf dem Wege nach Kanada wäre. Kurz entschlossen rief ich Horst an und sagte ihm, dass ich Ernst gerne fragen würde, aber Ernst auch ein wenig Zeit geben müsste, sich zu sortieren.

Horst war einverstanden und meinte, dass wir ihm diese Zeit geben könnten und die anderen Kandidaten, die er noch übers Internet kennen gelernt hatte, in Warteposition halten sollten, notfalls bis März.

Dann rief ich Ernst an, der sofort sagte, er sei in Lappland und wir müssten uns kurz fassen, was ich denn wolle. Das Gespräch lief dann folgendermaßen: Ernst, ich fahre im April über den Atlantik. Willst Du mit? Zwei Sekunden Pause. Ernst: Ja, buche mich ein. Soll ich deine Flüge mitbuchen? Ja, schicke mir die Details per E-Mail. War das alles? Ja. Ich fliege am 14. nach Kanada. Wir telefonieren am 1. März.

Wir wünschten uns noch gegenseitig eine schöne Zeit. Das war's, problemlos und effizient, Gesprächsdauer ca. 1 Minute. Ich wünschte mir, meine Crew von der Herrentour könnte nur einmal so schnell und problemlos zusagen. Bei denen ist es immer so, dass einige erst gegen 18h00 an Bord sein können, andere noch Abstimmung mit Familie, Frau oder Lebensabschnittsgefährtin brauchen, wieder andere erst am nächsten Tag von Norddeich zusteigen möchten oder möglichst vorzeitig wieder abreisen möchten, notfalls von Helgoland usw. Also Jungs, nehmt Euch mal ein Beispiel!!!!

Die Mannschaft:



Horst



Ernst



Georg

Im nächsten Schritt buchte ich die Flüge. Es dauerte einen ganzen Tag, herauszufinden, wie man zu Dritt für etwa € 500 pro Person nach St. Maarten käme und von den Azoren zurück nach Düsseldorf. Die Details: Bahn nach Frankfurt, Flug mit Condor nach San Juan, Übernachtung in San Juan, Flug nach St. Maarten und dort aufs Schiff. Flug von den Azoren, Ponta Delgada mit Air Berlin nach Düsseldorf. So einfach ist das.

Ein Satellitentelefon hielt ich für unabdingbar, auch wenn Horst zunächst meinte, er bräuchte es nicht und insbesondere wolle er in der Zeit auf See auch keine Nachrichten aus Deutschland haben. Das ist zwar verständlich, für Ernst und mich war aber die Möglichkeit der Kommunikation mit der Familie ein nicht verhandelbarer Gesichtspunkt. Am Ende hat sich aber auch Horst an dem Telefon beteiligt.

So weit, so gut: Nach meiner Rückkehr aus Kanada stellte ich mir die Frage, was noch zu einer sinnvollen Vorbereitung gehört. Neben der Beschäftigung mit persönlichen Dingen (Komfortfaktor), Wetterdaten, möglichen Reiserouten und Reiseberichten kam bei mir die Idee auf, eine Proviantliste könnte sinnvoll sein. Erstens würde sie helfen, möglichst wenig Dinge zu vergessen und nicht blind und unkoordiniert in einem Supermarkt den Einkaufswagen zu füllen, zweitens könnte man durch Nachdenken falsche Mengen vermeiden (Platz an Bord), drittens gäbe das im Vorfeld uns die Chance, die Speisekarte etwas abzustimmen, viertens könnte man schnell abhaken, was an Bord bereits vorhanden war, um doppelte Dinge zu vermeiden. Nicht zuletzt dachte ich bei dem Gedanken an meinen Freund Reinhard, der diese für mich unübliche Planung nicht nur für sinnvoll, sondern für eigentlich unabdingbar beurteilt hätte. In seinem Sinne habe ich mich also an die Arbeit gemacht, wissend, dass er einen Report erwartet und ich diesen auch in meinem Interesse liefern werde.

Die persönliche Liste und Proviantliste blieben „Work in Progress“ und müssen jetzt in San Juan oder an Bord fortgesetzt werden. Die persönliche Liste blieb simpel und wurde aus Zeitgründen nicht detailliert, weil sie nicht problematisch ist, bei mir etwa das enthielt, was andere für ein Wochenende bei mir mit an Bord der Languste bringen: Persönlich bin ich auch anspruchslos und komme weitgehend ohne Salben, Parfüms und Materialien aus, wenn es einmal eng werden sollte. Allerdings war Horsts Aussage, man brauche praktisch nur Teeshirts weil es warm sei, im Nachhinein gesehen nicht ganz auskömmlich. Ich war froh, Ölzeug, Stiefel, 4 Hosen und 2 Pullover dabei zu haben.

## Reiseplanung Atlantik

Persönliche Liste:

10 Polos	20 Unterwäsche
12 Socken	Sonnenbrille
Sonnenmilch (Rest von der Saison 12 von der Languste)	Pass
3 Capies	2 Bootsschuhe
1 Stiefel	Schlafsack
10 Hemden	Rasierzeug, Zahnputzmittel
Hautcreme	Ölzeug
Dünne Jacke	Satellitentelefon + Lader
2 Pullover	1 Nicki
4 lange Hosen	3 kurze Hosen

Hinzu zu der Liste kamen im Endeffekt:

Schlafanzug, Badehose, 2 Handtücher (auf Anraten von Brigitte), Schwimmweste und Lifebelt, kurzärmeliges Blouson (Geschenk von der Herrentour), Tigersalbe für mein zwickendes Gesäß, mein Nierengürtel, Salzwasserseife, Haarwaschmittel, Nasensalbe und Contramutan für Notfälle, Cappuccino von Aldi und 250 g Buntingtee, letztere beiden Dinge gegen Protest von Horst, der mich in Puerto Rico bereits wegen Verstoß gegen US-Einreisebestimmungen im Gefängnis sah (er kann natürlich nicht wissen, dass ich viel Geduld im Umgang mit Behörden habe und bisher nie oder sagen wir mal nur kleine Probleme hatte). Mein Teesieb habe ich letztendlich vergessen.

Auch habe ich drei edle Gläser aus Edelstahl von Mono (Geschenk von den Seibels) mitgenommen, wissend, dass ich Sie dann auch als Gastgeschenk an Bord lassen würde. Mitgenommen habe ich letztlich auch 2 Kameras, mein Notebook mit Lader und ein mir zum Abschied überreichtes Notizbuch. Verzichtet habe ich auf 8 der Hemden und 10 Unterhosen. Die Sch.... würde ich schon nicht kriegen und mit einem Restrisiko bin ich gewohnt zu leben. Bei der Proviantliste ist nach bestem Wissen und Gewissen folgendes herausgekommen:

### Proviantliste

Proviant für 30 Tage

Mittagessen	Menge	Frühstück/Abendbrot	Getränke	Menge
Kartoffeln	5 kg	Brot, versch.	8 Wasser	150 l
Reis	20 po	Schwarzb, einschweißen	10 Pa	Orangensaft
Kartoffelbrei	20 po	Butter	1,25 kg	Fruchtsaft
Gemüse	15 Por.	Käse (mögl. Hartk.)	3 kg	Limo/Cola
Gemüse/Dosen	25 Po	Marmelade	4 Gl.	Milch (H)
Fleisch, eingeschweißt	18 Po	Knäcke	10 Pa	Bier
Fisch	?	Wurst	3 Mett	
Obstkonserven		5 Schinken, gekocht, eingeschl	10 Pa	Genever
Teigwaren	24 Po	Schinken ger., einschweisse	10 Pa	Gin
Fleischkonserven	12 Por.	Tee	500 g	Campari
Tomatenmark, Salza	5 Por.	Cornflakes etc	5 Pa	Sonstiges
Zwiebeln	2 Beu	Honig	2 Gl	Rum
Fertiggerichte		10 Fischkonserven	15 Cherry	
Pizza	?	Corned Beef	5	
Pudding/Nachtisch		3 Aufschnitt	5 Tg	
Fla		2 Gurken	3 Gl	
Yoghurt		3 Tomaten	2 kg	
Paprika	2 po	Eier	72	
Wurzeln	2 Po	Aufbackbrot	10	
Kohl		3 Parmesan	1 kg	
Salate		2 Kaffee	500 g	
Dosenwürstchen	4 Do	H-Milchsahne	2 Fl	

Die Liste habe ich als Diskussionsbasis an die Crew per Mail verteilt und war eigentlich ganz gespannt, welche Rückmeldungen, Kommentare oder Ergänzungen ich bekommen würde. Ernst hat die Liste wahrscheinlich nie gelesen, von Horst bekam ich folgende Mail:

„Hallo Georg,

ich bin nicht mit Deiner Proviantliste einverstanden!

Ich war der Meinung dass wir uns über Alkoholgenuss an Bord einig waren. Nun steht in Deiner Liste dass Du 50 Liter Bier, 8 Liter Wein, 5 Flaschen Genever, 2 Flaschen Gin usw. für 4 Wochen vorgesehen hast. Das ist mit mir nicht zu machen. Ich trinke zwar selber sehr gerne Alkohol und auch nicht gerade wenig! Aber nicht auf solch einem Törn. An Land ist das für mich völlig ok. Aber beim Segeln müssen wir uns aufeinander verlassen können. Und das funktioniert nicht wenn an Bord derart gezecht wird.

Wir müssen hier unbedingt auf einen Konsens kommen oder den Törn gar nicht erst starten. Ich hoffe wir finden einen Weg um das irgendwie zu regeln. Lass uns morgen telefonieren und das klären.

Gruß

Horst“

Donnerwetter, ich hatte nicht das Gefühl gehabt, exzessiv zu sein oder eine Sonntagsfahrt zu organisieren. So viel nehmen wir in etwa auch auf unsere 4-tägige Herrentour mit, wobei der letzte Tag immer alkoholfrei ist und wir auch schon mal volle Flaschen mit zurückbringen. Aber das war eine klare Ansage, der Skipper fordert Verantwortung ein und im Prinzip stellt er wesentlich Grundsätze klar. 1:0 für den Skipper! Für mich und Ernst war das auch eine vertrauensbildende Maßnahme, man braucht es ja nicht unbedingt für die Herrentour als Maßstab nehmen. Sowohl Ernst als auch ich hatten damit kein Problem. Bier kann auch alkoholfrei sein, ebenso Campari oder andere Getränke. Aber man sollte natürlich auch aufpassen, dass es 4 Wochen nicht nur Wasser gibt. Das könnte bei mir die Moral senken, schließlich bin ich damit erzogen worden, dass „Wasser nur das liebe Vieh trinkt“.

## 2. Grundsätzliches:

Im Vorfeld zu dieser Reise habe ich viele Mails und Ratschläge bekommen. Insbesondere wurde ich gefragt, warum ich so etwas mache. Eine gute Frage, die gar nicht so leicht zu beantworten ist. Muss ich mir etwas beweisen? Darauf ein klares „Nein“. Ist es eines der letzten Abenteuer, die ich zur Abrundung meines Lebens benötige? Auch darauf ein klares „nein“. Ich stufe es als ein herausragendes Erlebnis ein, welches ich lange im Hinterkopf hatte, für welches ich Erfahrung mitbringe, dessen Dimension trotzdem herausfordernd und anspruchsvoll erscheint. Diese Erwartungshaltung ist auch aufgegangen.

In den ersten 2 Wochen bleiben die Schönheit des Segelns, die Natur, der gigantische Sternenhimmel und das beeindruckende Kreuz des Südens deutlich über dem südlichen Horizont in meiner Erinnerung hängen. Bei weitgehend östlichen Winden kommen wir gut voran, können fliegende Fische und für uns fremde Vögel beobachten, dazu nachts rundherum Wetter- und Meeresleuchten. Lediglich die hohe Luftfeuchtigkeit macht uns zu schaffen. Es trocknet nichts, aber dafür ist es mit ca. 25°C doch sehr warm.

Bermuda stellt in gewisser Hinsicht eine Zäsur im Reiseablauf dar. Ab dort wird es fühlbar kühler, wobei es nicht wesentlich weniger feucht ist. Es stellen sich auch technische Probleme ein und die Wetterbedingungen werden langsam aber sicher averser. Bei der Querung des Atlantiks von Bermuda zu den Azoren wird uns seine Weite und Größe nachhaltig vor Augen geführt, wir sehen gewaltige Wellen und müssen uns über weite Strecken gegen zum Teil starke Winde aus Nord-Ost durchsetzen. Ursächlich ist ein in unseren Breiten in der Dimension unbekanntes Hoch von 1048 mbar, welches sich vom 35. Breitengrad und 45. Längengrad nur ganz langsam nord-östlich verschiebt. Es tauscht riesige Luftmassen mit einem Tief (990mbar) aus, welches tagelang eine Kreisbewegung zwischen 30 ° und 40 ° Nord und 30° und 40° West vollzieht. Zwischen Hoch und Tief entsteht ein Trog mit 40 kn Wind, an der Südseite des Tief werden sogar mehr als 50 kn Wind prognostiziert. Das sind etwa 100 Stundenkilometer, 120 Stundenkilometer werden als Orkan bezeichnet. Und durch diese Wetterverhältnisse müssen wir einfach durch, wenn wir die Azoren erreichen wollen. Der in jeder Hinsicht enorme Luftaustausch zeige uns ca. 14 Tage, wie viel Energie durch Wetter freigesetzt werden kann. Auch werden uns die riesigen Entfernungen auf dem Atlantik deutlich, die in dieser Phase überproportional groß erschienen.

Die technischen Probleme werden in meinen logbuchähnlichen Tagesberichten angeführt. Sie reichen vom Stromausfall, über Ruderschaden, die Selbststeueranlage, 3 zerrissene Segel bis zum Ausfall des Motors. Insgesamt stellen sie uns vor beträchtliche seemännische Herausforderungen, die wir aber zusammen meistern können. Hervorzuheben sind dabei der Einsatz und die Bootskenntnisse des Skippers, dem die Gesamtverantwortung für Schiff und Mannschaft zunehmend schwerer fällt und der dieses auch wiederholt ausdrückt. Es ist insgesamt erstaunlich, wie viel wir trotz Wellen und Wetters reparieren können und dass wir ohne fremde Hilfe die Azoren erreichen.

### 3. Der Aufbruch

Am 26.03. ist es dann so weit: gegen 16h00 trudelt Ernst auf dem Neandertalbahnhof ein, gegen 19h30 dann Horst. Damit ist schon einmal sichergestellt: es gibt keine Ausfälle, die Herausforderung kann beginnen. Nach einem kleinen Abendessen und ein paar Bier gehen wir gegen 23h00 in die Kojen mit Weckzeit 3h45. Wider Erwarten habe ich exzellent geschlafen und bin pünktlich um 3h30 ohne Wecker erwacht. Nach einem schnellen Tee verholen wir zum Neanderbahnhof, erwischen um 4h55 unseren Zug nach Frankfurt und sind bereits um 7h00 eingeecheckt. Ein bisschen Schwund gibt's auch: Ernst hat auf seinem Esta-Antrag eine falsche Passnummer eingegeben, die an einem Esta-Stand auf dem Flughafen korrigiert werden muss. € 40 Le(h)ergeld, ich bin sicher, das weiß er in Zukunft besser. Auch bei der Handgepäckkontrolle erwischt es ihn: er hatte seine Schwimmweste im Handgepäck mit einer CO2-Patrone. 5 Minuten lang behauptet er zwar, er hätte keine Patronen, aber jetzt weiß er auch das besser. Die Schwimmweste ist dann von der Bordcrew liebevoll „handgecarried“ worden. Ende gut, alles gut, wir sitzen an Bord der Condor-Maschine!

#### 27.3.2013, 10h00

Wir sind im Steigflug, 9000 Fuß in einer Boeing 767, 7400 km vor Puerto Rico. Der Flug wird uns nördlich der Azoren nach San Jose führen. Ich komme erstmals zur Ruhe und, ja, was empfindet man? Ich denke an Brigitte, die für mich ein großes persönliches Opfer bringt, an meine Söhne, die, so glaube ich, auch ein wenig stolz auf ihren Vater sind. Johannes wäre sicher gerne dabei, Stefan denkt, der Alte ist noch gut drauf und ein wenig cool, und Frederik ist bei der Arbeit, er hält es vielleicht für ein wenig verrückt. Aber ich bin sicher, alle freuen sich, weil sie wissen, dass ich mir einen für mich wichtigen Traum erfülle. Ich denke aber auch daran, dass andere sich diesen Wunsch nicht erfüllen können. Das Leben ist nicht sehr gerecht. Und schließlich bin ich mir sicher: auch mein Vater würde sich mit mir freuen, für ihn wäre es auch etwas gewesen.

Habe ich Angst? Nein, überhaupt nicht, aber Respekt vor der Herausforderung. Ich denke daran, dass ein alter Seglerfreund meines Vaters einmal gesagt hat: Im Leben eines Seglers gibt es drei wesentliche Phasen: Phase 1: Man beginnt und hat Angst, weil vieles unbekannt ist und man kein Gefühl für Risiken entwickelt hat. Phase 2: Man glaubt, vieles zu beherrschen, hat aber noch zu wenig Erfahrung, um Risiken wirklich richtig zu beurteilen. Das ist eine gefährliche Phase. Phase 3: Man hat ein paar Mal Glück gehabt und weiß, Risiken sind unbedingt zu minimieren oder zu vermeiden. Das Segeln betrachtet man mit Respekt vor der Natur, dem Materialrisiko und vielleicht auch unerwarteten Überraschungen. Mit dieser Einstellung werden wir herangehen und bin mir sicher, einen Großteil der Herausforderung auf der Basis zu meistern. Ich weiß auch, dass Material meistens mehr aushält als der Mensch. Mal sehen, wie weit wir die Kontrolle über die Geschehnisse in der Hand behalten.

Auf die Sekunde genau um 11h00 kommt das Bordpersonal mit Getränken. Das scheint ein gutes Omen. Mit einem Campari-Orange haben Ernst und ich diese Gelegenheit genutzt, um uns eine gute Fahrt und Allzeit eine Handbreit Wasser unterm Kiel zu wünschen. Der erste „Elführtje“ unserer Reise, pünktlich wie auf der Languste.

Nach unserer Landung auf Puerto Rico sind wir mit einem Taxi direkt zum Hotel gefahren. Da das Hotel unmittelbar am Strand liegt, ergibt sich noch vor dem Abendessen ein schnelles Bad im Meer. Das Wasser ist geschätzte 25° C warm.



Weniger Glück haben wir mit der Bargeldbeschaffung: Ein Automat behält Ernsts Karte ein, er ist damit von allen Kosten freigestellt. Auch Horsts Karte macht Schwierigkeiten oder zumindest werden horrenden Gebühren in Aussicht gestellt. Gott sei Dank ist meine Visa-Karte problemlos.

Am nächsten Morgen (28.3.) frühstücken wir in einem großen Cafe, in dem Barack Obama einmal gespeist hatte. Auf unserem Nebentisch prangt eine riesige Messingplakette unübersehbar angebracht, um dieses Ereignis zu verewigen.

Der Flug nach St. Maarten am frühen Nachmittag ist 1 Stunde verspätet, verläuft aber problemlos, und nach unserer Ankunft erfahren wir, dass auch die *Lilliepad* mit ihrem Eigner Elmar und seiner Ehefrau Regina zwischenzeitlich auf St. Maarten in Bobbies Marina wohlbehalten eingetroffen ist. Gegen 17h00 treffen wir dort mit einem Großtaxi ein und müssen uns auf dem Werftgelände etwas zurechtfinden, bevor wir hinter einigen Restaurants und Geschäften den Zugang zur Steganlage finden. Nach dem Abstellen des Gepäcks bin ich natürlich gespannt auf meinen ersten Eindruck von der *Lilliepad*.

*Lilliepad* ist eine Bruce Roberts-Konstruktion von 38 Fuß Länge (11,5 m, 3,6 m breit, 1,8 m Tiefgang). Die Masthöhe beträgt 16 m. Das Schiff ist aus Stahl, Diesel 2x 150 l, Wasser 230 l, Eigner Elmar Kleimann, Heimathafen Köln, Ruf: DDSV.



In meinem Tagebuch notiere ich folgendes:

Die *Lilliepad* wirkt solide, das Rigg scheint tadellos. Fenster und Luken wirken sicher und scheinen für schwere See ausgelegt zu sein. Die Plicht ist geräumig und mit Wünschen gut bestückt. Am Heck ist die Aries, eine Selbststeueranlage, montiert. Alle Leinen und Fallen sind vom Mast nach hinten ins Cockpit geführt und lassen erwarten, dass man bei schwerem

Wetter nicht aufs Vorschiff muss. An einigen Stellen des Decks sind kleine Rostfahnen zu erkennen, typische Erscheinungen auf einem Stahlschiff. Auch sieht man, dass der Pflegezustand nicht hundertprozentig ist, bei welchem Schiff wäre das schon so. Einige Leinen sind schamfild (Anlegeleinen, Genuareffleine, Schooten) die Einstiegs Luke klemmt, das Steuerrad hat lange keine Farbe gesehen. Erstaunlich für mich ist, dass es keine Windanzeige gibt und in der Plicht kaum Navigationsinstrumente angebracht sind. Sie befinden sich eher über oder auf dem Kartentisch links unter dem Niedergang (PC und Navi).

Der Herd ist nicht voll kardanisch aufgehängt, für das Kochen bei Seegang nicht gerade ideal. Die Kajüte wirkt ein wenig unaufgeräumt, das ist bei einer Bootsübernahme wohl normal. Regina zeigt mir, wo in Pantry und Kajüte alles verstaut ist. Bei der Hinfahrt zur Karibik sind wohl Tassen und Gläser sehr in Mitleidenschaft gezogen worden, daher ist der verbleibende Restbestand aus Kunststoff. In den Schränken finden sich zahlreiche Kakerlakenfallen. Regina stellt die kleinen Tiere als ein Mitbringsel von den Kanaren vor, mittlerweile seien sie aber erfolgreich bekämpft. Seit Tagen hätte sie keine mehr gesehen. Nach der ersten Bootsbegehung finden wir uns mit Elmar und Regina zum Essen und ein paar Bieren im Restaurant „12 Metres“ von Bobbies Marina ein. Für den nächsten Tag vereinbaren wir einen ausgedehnten Probeschlag mit der *Lilliepad*. Es ist Karfreitag, Einkaufen scheint daher so wie so nicht angesagt. Elmar und Regina checken zwischenzeitlich in einem nahen Hotel ein.

**29.3.2013 – Karfreitag**

Am Karfreitag wache ich als Opfer von unzähligen Mücken auf. Gesicht, Hände, Körper und Beine sehen wie ein Streuselkuchen aus. In der Vorderkajüte summt und brummt es wie in einem Bienenstock. Ein wenig unausgeschlafen bin ich auch, die Mückenattacke hat mich schlecht schlafen lassen. Es tröstet auch wenig, dass die Kollegen ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen sind. Für uns steht nach dieser Erfahrung fest, dass wir die nächste Nacht weiter draußen unter Anker verbringen werden.

Gegen 8h00 kommt Elmar und wir fangen an, alle Funktionen, Stauräume und technischen Besonderheiten durchzugehen. Angefangen bei Bad und Toilette, über Schränke, Pantry, Kartentisch, PC mit Wetterfax, Karten und Navigationssoftware gehen wir alles durch, was für unsere Reise relevant werden könnte. Werkzeuge, Ersatzteile, Ersatzsegel, Batterien, Schwimmwesten, Lifeleinen, Backskisten, Lazarett (Stauraum im Heck der *Lilliepad*), Motor und Ruderanlage nebst Aries (Selbststeueranlage), alles wird inspiziert.

Am frühen Nachmittag laufen wir unter Motor aus der Great Bay von Philipsburg nach Süden. Wir erfahren, dass man mit der *Lilliepad* unter Motor nicht viel mehr als 3 bis 4 Knoten erreichen kann. Grund ist ein unterdimensionierter Yanmar, 29 PS für etwa 11 Tonnen Verdrängung. Obendrein scheint auch die Schraube falsch ausgelegt, weil kaum Schraubenwasser auszumachen ist. Unter Motor kann man die vor uns liegende Herausforderung auf dem Atlantik so wie so nicht bewältigen. Daher ist die schwache Motorleistung für mich von geringerer Bedeutung.

Der Wind weht mit etwa 4 aus Ost. Langsam taucht im Süden die Insel Saba auf. Wir setzen zunächst Groß und Genua, später kommt ein Kuttersegel hinzu. Die durch das Kuttersegel entstehende Düse bringt *Lilliepad* schnell auf 5 bis 6 Knoten. Jetzt zeigt sie sich von Ihrer besten Seite. Schnell lassen wir die Bay hinter uns und können im Osten St. Barts ausmachen. Nach etwa 1 Stunde ändern wir den Kurs ein wenig mehr nach Süd-Osten, St. Barts nördlich liegen lassend, um sicher zu sein, nach der Wende wieder ohne Kreuz in die Bay zurück zu kommen. Die *Lilliepad* scheint total ausgeglichen auf dem Ruder und reagiert ausgesprochen gutmütig auf Böen und Windänderungen. Während dieser Phase setzen wir auch ein Reff, um den Umgang mit Dirk, Reffleine und Fall einfach zu proben und kennen zu lernen. Mir fällt auf, dass man am Mast die Fall mitführen muss, weil die vielen Umlenkungen sich am Mast nicht unproblematisch in der Bedienung herausstellen. Auch die Reffleinen müssen beim Ausrefften am Mastbaum per Hand herausgezogen werden, über die Winsch alleine wären die Zuglasten auf der Großfall einfach zu groß. Für mich bestätigt das einmal mehr, dass die in die Plicht nach hinten geleiteten Reffleinen und Fallen nicht der Weisheit letzter Schluss sind. Auf der Languste sind die Fallwünschen am Mast, ich wollte das schon mal ändern, habe aber immer wieder gezögert, weil die vielen Leinen in der Plicht mich abgeschreckt haben.

Nach etwa 3 Stunden segeln wir schließlich in die Bay zurück und suchen uns einen Ankerplatz nahe dem Kreuzfahrtterminal. Von hier hoffen wir, am folgenden Morgen schnell beim Zoll auschecken zu können. Für die Lebensmittel wollen wir dann noch einmal in Bobbies Marina fahren, mit Schlauchboot ist das Verladen von Lebensmitteln in trockenem Zustand kaum möglich. Wie richtig dieser Gedanke war, können wir zur Kenntnis nehmen, als wir zu Viert zum Abendessen mit dem Schlauchboot zu Bobbies Marina übersetzen und dabei ziemlich nass werden. Durch unser Gewicht liegt das Schlauchboot so tief im Wasser, dass auch die in der Bay kleinen Wellen regelmäßig über die vordere Schlauchbootwulst schwappen. Da wir darauf sitzen, bedeutet das: Hintern nass. Für das Ankern spricht aber eine reduzierte Mückenplage und die Einsparung der Hafengebühr von \$ 50.

Beim Essen im Green House bemerke ich, dass durch die Übernahme eine große Last von Elmars Schultern gefallen ist. Ab jetzt sind wir und in erster Linie Horst für die *Lilliepad* verantwortlich. Elmar darf sich auf seinen Rückflug konzentrieren. Wir hingegen planen bereits den nächsten Tag, Einkaufen und Ausklarieren ist angesagt. Nicht all zu spät begeben wir uns mit dem Schlauchboot auf den Weg zum Schiff.

### **Samstag, 30.4.2013**

Morgens um 9h00 setzen wir Horst auf dem Kreuzfahrtterminal mit dem Schlauchboot ab. Selbst fahren Ernst und ich weiter zu Bobbies Marina. Direkt hinter der Marina befindet sich ein kleiner Supermarkt, halb chinesisch, halb holländisch. Leider haben wir im Vorfeld nicht mehr über meine Proviantliste gesprochen, so dass die Verantwortung für den Proviant plötzlich alleine auf meinen Schultern verbleibt. Horst hat zwar noch gesagt, dass er gerne viele Würstchendosen hätte und auf Schokolade und Süßigkeiten wenig Wert legt. Und ich solle nicht zu viel kaufen, weil man das am Ende immer wegschmeißt. Nur was heißt das schon, wenn es auf St. Maarten keine Würstchen in Dosen gibt und die Lebensmittelmärkte andere Schwerpunkte anbieten, die wir so in Deutschland nicht kennen?

Das Einkaufen stellt sich somit als ein abenteuerliches Unterfangen heraus. Der Zeitdruck verschärft die Situation und hilft nicht gerade. In dem Supermarkt gibt es kaum etwas, was mir bekannt vorkommt, frische Waren und Obst wirken nicht unbedingt einladend bei geringer Auswahl. Auch stellt sich der Markt als hochpreisig heraus, alleine für Wasser darf ich mehr als 200 \$ einpreisen.

Ernst stellt sich auch nicht als hilfreich oder unterstützend heraus. Er läuft eher wie Falschgeld durch den Markt und außer Tabak und Blättchen hat er nichts in den Einkaufswagen gesammelt. Ich hingegen haste panisch durch den Laden, um wenigstens Teile von meiner Liste zu finden oder entsprechenden Ersatz zu identifizieren. Erschwerend wirken die ausschließlich chinesischen oder bestenfalls portugiesischen – oder ist es spanisch?- Beschriftungen auf den Verpackungen. Man kann sich den Einkauf für 4 Wochen ohne Chance auf Nachkauf sicherlich einfacher vorstellen.

Am Ende lege ich nur noch Wert darauf, für die erste Woche frisches Gemüse, für zwei bis drei Wochen Obst, Käse und Wurst und für weitere 2 Wochen Dosenlebensmittel zu finden. Dazu Cornflakes und 8 Liter H-Milch für ca. 10 Frühstücke. Zum Knabbern kaufe ich 2 Tüten Lakritz, 2 Dosen Nüsse und 2 oder 3 Tüten Chips. Das ist natürlich für einen Monat nicht viel. Als Konsequenz wird später auf unserer Reise eine Rationierung dieser „Leckerlies“ erforderlich, zumal diejenigen, die diese Naschereien nicht wollen, sie an Bord plötzlich als Grundnahrungsmittel einsetzen, wenn kochen nicht angesagt ist. Um 12h30 bin ich mit dem Einkauf durch und habe das dringende Bedürfnis, Input von den anderen Crewmitgliedern zu bekommen. Schließlich hat keiner sich je geäußert, was er wirklich mag und auf was er für so eine lange Fahrt Wert legt. Dieser Wunsch wurde nicht erfüllt. Für mich war das Ganze ziemlich unbefriedigend und ich konnte mir nicht vorstellen, dass unsere Planung und unsere Vorräte für 4 Wochen ausreichend sein könnten.

Unmittelbar nach dem Einkauf treffen wir Horst, der beim Zoll und Auschecken Probleme bekommen hat. Der Zoll kann nicht verstehen, dass eine andere Mannschaft auscheckt als diejenige, die vor 2 Tagen eingeecheckt hat. Also muss Horst Elmar im Hotel finden, um auch mit seinem Pass zum Zoll zu kommen. Dabei bekommt er auch einen kurzen Wetterbericht

von Elmar mit auf den Weg: das Wetter würde 5 Tage „gut“, dann 2 Tage eher flauer Wind. Nördlich des 40. Breitengrades liegen große Tief, die in diesem Gebiet für Stürme sorgen.

Gemeinsam schaffen wir die Lebensmittel mit einer Hilfskraft aus dem Markt zum Hafen und Horst und Ernst fahren zum Schiff, um es für die Proviantverladung an den Steg zu holen. Während ihrer Abwesenheit verdeutlicht mir unsere Hilfskraft, dass er nicht vom Supermarkt bezahlt wird und ein entsprechendes Trinkgeld erwartet. Ich drücke ihm also 10 Dollar in die Hand, kann aber am Gesicht ablesen, dass die Erwartungen nur mäßig getroffen wurden.

Das Eintreffen der *Lilliepad* dauert mehr als 1,5 Stunden, weil sich Schwierigkeiten mit dem Anker ergeben. Auch fängt es an zu regnen, so dass die Lebensmittel teilweise in Mitleidenschaft gezogen werden. Der Tankwart hilft mir, sie in das Kassenhäuschen zu verlagern. Natürlich macht auch er mir klar, dass dafür ein Trinkgeld fällig wird. 10 Dollar stoßen bei ihm auf Akzeptanz. Schließlich bekommen wir die Lebensmittel an Bord und tanken Wasser. Diesel liegt laut Elmar fast noch unverbraucht an Bord. Daher verzichtet Horst darauf, Diesel nachzutanken.

Am späten Nachmittag gehe ich mit Ernst noch einmal an Land, um weitere Lebensmittel zu kaufen, die ich in dem Laden nicht bekommen habe. In ca. 8 km Entfernung gibt es laut Hafenmeister einen französischen Grand Marché, in dem wir Brot und vor allem Frisches kaufen können. Wir nehmen uns ein Taxi, um sicher zu sein, vor Ladenschluss um 18h00 fertig zu werden. In dem Grand Marché bekommen wir dann auch Orangensaft, bessere Wurst und Käse, Tomaten sowie Eier mit Haltbarkeitsdatum 4. Mai. Das Brot wird vor unseren Augen frisch gebacken. Es gab Kartoffeln, frischen Schinken, Karotten und Schokolade mit hohem Kakaoanteil. Dazu Obst in vertrauenswürdigem Zustand: Pampelmusen, Bananen (teilweise grün), Papayas und Äpfel. Die Preise wirken auch vertrauter und ich fange an, mich zu ärgern, nicht von vorneherein in diesen Marché gegangen zu sein. Horst ist am Hafen ziemlich erstaunt, dass wir insgesamt für ca. 800 \$ Lebensmittel gekauft haben. So viel hätte er noch nie an Bord gehabt. Aber zum einen ist der kleine Supermarkt extrem teuer gewesen, zum anderen bin ich von 4 Wochen anstelle den geplanten 3 bis 3,5 Wochen ausgegangen. Das Wasser allein ist mehr als 200 \$, wie bereits erwähnt.

Bezüglich der Lebensmitteleinkäufe kann ich kein gutes Gefühl entwickeln. Das finale Feintuning meiner Liste ist nie erfolgt, der Supermarkt scheint aus geschilderten Gründen denkbar ungünstig gewesen zu sein und der Zeitdruck zu groß, um davon ausgehen zu können, dass alles an Bord ist, die Mengen nachhaltig und bedarfsgerecht ausfallen. Im Nachhinein stellt sich aber heraus, dass der Einkauf unseren Bedarf besser getroffen hat als ich je erwartet hätte. Durch die fast 33 Tage, die wir letztendlich auf See ausharren müssen, werden fast alle Vorräte verbraucht. Erstaunlicherweise haben wir nichts vermisst, der Bestand schrumpfte aber zuletzt so zusammen, dass die Auswahl der Lebensmittel an Bord sehr reduziert ausfiel.

Weggeworfen wird nur das Brot nach 5 Tagen, weil es durch die Feuchtigkeit schimmelig geworden ist und die Papayas, weil wir sie nach 3 Wochen zu spät auf die Menükarte setzen. Übrig bleiben 2 oder 3 Dosen Schinken und Corned Beef, ein wenig Reis, große Teile des Fertiggartoffelbreies, weil er sich bei Seegang als zu kompliziert in der Handhabung erwiesen hat sowie 2 Packungen Honig. Wir finden nämlich Honig an Bord vor und bereits nach wenigen Tagen steht kein Brot mehr zur Verfügung, mit welchem der Honig hätte verzehrt werden können. Übrig bleiben auch 10 Eier. Diese hat Ernst zwar nach holländischem Rezept für lange Lagerung umgelagert und gewendet, aber wir trauen dem Frieden nicht. Zu erwähnen ist, dass wir auf der Fahrt große Vorräte an Fischdosen an Bord vorfinden und ca.

40 bis 50 Müsliriegel. Die Fischdosen habe ich beim Einkauf schlicht vergessen, die Müsliriegel werden zu einer wertvollen Ergänzung unserer unterdimensionierten Süßwaren- und Snackvorräte. Solange verfügbar, habe ich mir auf jeder Nachtwache einen Müsliriegel gegönnt. Auch die anderen haben kräftig zugelangt, 3 Wochen sind wir damit ausgekommen.

Auf dem Rückweg vom Grand Marché besorge ich zusätzlich 6 Mugs (große Tassen) für Kaffee und ein Teesieb, was ich zuvor an Bord nicht gesehen habe. Um 19h00 treffen wir wieder an Bord ein. Horst schläft, die Lebensmittel sind noch gänzlich unverstaut, zum Teil liegen sie noch im Regen in der Plicht. Das Verstauen ist dann unsere nächste Aufgabe. Ernst hilft fleißig mit und um 21h00 ist alles erledigt. Wasser ist zum Teil im Lazarett (hintere Backskiste), zum Teil im Vorschiff und hinter den Sitzen verteilt. Nur das Schlauchboot muss am nächsten Tag noch verstaut werden. Gegen 22h00 verhole ich mit Ernst auf einen Absacker ins „12 Metres“. Das letzte Bier vom Fass für nahezu 5 Wochen zerrt meine restlichen Dollarbarguthaben auf. Hinterher fallen wir ziemlich erschöpft in die Koje.

Für die Nacht verbleiben wir am Tanksteg, obwohl dieses nicht erwünscht ist. Der Tankwart war aber bereits gegen 18h00 gegangen und Horst hatte sich schlafend gestellt, als er vor dem Feierabend noch einmal zum Ablegen aufforderte. Um Komplikationen zu vermeiden, will Horst sicherheitshalber am nächsten Morgen um 06h00 auslaufen. Unsere Wecker stellen wir auf 05.00 Uhr. Zu vermelden bleibt noch, dass die Kamera, die Brigitte mir mitgegeben hatte, ihren Geist bereits aufgegeben hat, sprich: nicht mehr funktioniert. Die hohe, salzgeschwängerte Luftfeuchtigkeit hat ihr zugesetzt, so dass nichts mehr funktioniert. Leider irreparabel!

Im Folgenden stelle ich logbuchähnlich Navigations- und Wetterdaten, besondere Ereignisse und Eindrücke sowie unseren Speiseplan zusammen. Ich möchte darauf hinweisen, dass ich diese Daten täglich festgehalten habe. Daher sind meine geschilderten Eindrücke für den jeweiligen Tag authentisch und nicht im Nachhinein entstanden. Es versteht sich von selbst, dass sie subjektives Empfinden ausdrücken.

### **Ostersonntag 31.04.13, 1. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

06h00: 18.01.20 N und 63.02.60 S

Log bei Abfahrt: 3991 NM

Etmal 18h00: 75NM, wir waren nord-östlich Anguilla, letzte Landsicht

Wetter: morgens O 5-6 (70 °), bedeckt, Regen, langsam nachlassend

Welle: ca. 3 m, später am Nachmittag 4m

Besondere Ereignisse:

Um 5h00 klingelt der Wecker. Nach dem Anziehen verstauen wir restlich herumliegende Vorräte, Wasserflaschen und das Schlauchboot. Den Motor hatten Ernst und ich bereits am Vortag abends abmontiert und auf den vorgesehenen Platz im Heckkorb gehängt.

Gennakersegel und Kutter lassen wir im Segelsack, aber angebändselt, an Deck liegen.

Frühstück gibt es noch am Steg. Um 6h45 legen wir etwas verspätet unter Motor ab.

7h00 Genua, unter Aries fahren wir nach SO (150°), vor uns liegt St. Barts.

Wenig später setzen wir das Groß, Reff 2.

Als wir aus dem Windschatten von St. Maarten kommen, bricht bereits ein kleines Chaos an und unter Deck aus. Wasser spritzt übers Deck und die Krängung des Schiffes erfordert eine Reduzierung der Genua. Weiteres Verstauen ist jetzt nicht mehr möglich, schon alleine, weil Ernst und ich nicht mehr unter Deck gehen können. Bereits nach kurzer Zeit reicht Ernst sein Frühstück an die Fische weiter.

Nach etwa 2 Stunden sind wir von St. Maarten frei. Wir wenden und können hinterher etwa Kurs N halten. Wasser spült jetzt ständig über Deck und reißt nach kurzer Zeit den Gennaker über Bord. Eilig versucht Horst angeseilt das Segel zu retten, aber der Sack ist bereits voll Wasser und nicht mehr zu heben. Als er erschöpft nach hinten kommt, sehe ich, wie das Segel aus dem Sack spült. In einer Notaktion retten wir gemeinsam das Segel, den Sack müssen wir aber aufgeben. Unsere übereilte Abfahrt fordert ihren Tribut. Auch das Kuttersegel bereitet bald Probleme auf Deck. Horst muss noch einmal nach vorne, um es richtig zu fixieren. Das Mittagessen entfällt, keiner hat wirklich Appetit. Auf einem Elführtje bestehe ich aber. Ernst macht notgedrungen mit, liegt ansonsten aber etwas lethargisch in der Pflicht. Wir decken ihn mit einer Persenning zu, als er anfängt zu frieren.

Am Nachmittag taucht vor uns Anguilla auf. Wir müssen volle Höhe laufen, um östlich zu passieren. 15h00: Anguilla querab, vor uns wartet der Atlantik mit ca. 6000 m Tiefe. 15h30: ich will Brigitte kurz anrufen. Nachdem ich mit dem Telefon aus der Kajüte komme, muss auch ich die Fische füttern, erst dann kann ich telefonieren.

Bis Anguilla sind alle schon mindestens 2x nass geworden, Gott sei Dank trocknet alles schnell und das Wasser fühlt sich so warm an, dass man die Feuchtigkeit ertragen kann. Horst verbringt fast den ganzen Tag unter Deck. Er erledigt die Navigation alleine, dabei nimmt er auf unsere begrenzten Möglichkeiten betreffend Aufenthalt unter Deck Rücksicht.

Das saubere Einstellen der Aries erforderte mehrere Anläufe und Versuche. Bei dem Schräggang stellt es eine kleine Herausforderung dar, die dazu extrem feucht macht. Nachmittags reduzieren wir die Genua weiter. In Böen schätzen wir 6 Bf, zuviel für die Nacht. Nach Reduzierung der Genua läuft auch die Aries ruhiger. Wir entscheiden uns aber, die Genua weiter zu fahren und nicht das Kutter zu setzen.

Wachen: Georg von 18-22 Uhr und von 2-6 Uhr, Horst von 22- 2Uhr. Ernst wirkt zu krank, er liegt mit der Persenning bedeckt die ganze Nacht in der Pflicht und bedenkt die Fische. Ab und zu hört man ein Hähä, aber das ist es dann auch.

Die Nacht verläuft ohne Besonderheiten, abends sehen wir gegen 22h00 östlich ein Schiff in großer Entfernung. Essen gibt es außer dem Frühstück an Tag 1 nicht. Bis 6h00 arbeiteten wir weitere 50 NM ab, die See ist so rauh bei nachhaltiger Krängung, wie wir es uns für die nächsten Wochen nicht als Dauerzustand wünschen. Im Großen und Ganzen bin ich aber zufrieden. Wir kommen gut voran, können nach Norden Richtung Bermuda anliegen und das Wetter liegt im normalen Bereich für den Atlantik. Mit Amwindkursen müssen wir halt besonders in diesem ersten Wegabschnitt rechnen. Etwa gegen 6h00 morgens wird es hell.

Essen:

Frühstück: Ei, Käse, Wurst, Brot, Tee und Kaffee.

Mittagessen: -

**Montag, 1. April, 2. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

06h00: 100 NM nördlich St. Maarten

Log: NM 4122 (ohne Uhrzeit)

Etmal 18h00: 97NM

Wetter: morgens O 5-6 (70 °), teilweise bedeckt

Welle: ca. 3 m, später am Nachmittag 4m

Besondere Ereignisse:

Die Nacht zwischen den Wachen lässt kein wirkliches Wohlgefühl aufkommen. Über mir tropft das Lukendeck permanent auf die Stelle, wo ich versuche, zu schlafen. Schlafanzug und Schlafsack verarbeiten das Salz zwar halbwegs, angenehm ist es jedoch nicht.

Wachen: Ernst: 21-24 h, Georg 0-3 h, Horst 3-6 h.

Während meiner Wache bewundere ich einen atemberaubenden Sternenhimmel. Für etwa 20 Min mache ich im Süden über dem Horizont das Kreuz des Südens aus. Es dominiert den Südhimmel und wirkt gigantisch. Zuvor habe ich es bisher noch nicht beobachten können.

Morgens um 07h00 setzen wir Kutter und nehmen die Genua herunter. Für das Manöver übernehme ich die Pinne und gehe ein wenig vor den Wind. Da Ernst zum Mast eilt, helfe ich Ernst bei Schoot und Fall. Nach dem Manöver wird alles deutlich entspannter. Allerdings schwankt unsere Speed nur noch zwischen 3 und 6 kn.

Wir fahren ständig 45° Krängung, regelmäßige Duschen fegen durchs Cockpit. Kochen ist nicht möglich, daher gibt es außer Tuc-Keks und einer Packung Lakritz den ganzen Tag kein Essen. Auch Horst verspürt keinen Hunger, er schiebt Zeitmangel vor.

Jede Bewegung im Schiff ist extrem mühsam. Wenn man unten auf der Bank in der Kajüte sitzt, sieht man zwar die eine oder andere Schublade in der Nähe oder sogar Reichweite, aber die Bewegung dorthin ist Kraft zehrend. Auch das Wechseln von Kleidern strengt ungemein an und ist mit blauen Flecken verbunden, weil man sich eigentlich mit 2 Händen festhalten müsste. Das Anziehen von Stiefeln und Ölzeug dauert fast 30 min.

Alles wird langsam aber sicher nass oder feucht. Wir behalten unsere Sachen zuletzt einfach an, das Wechseln scheint zu mühsam und der trockene Zustand hält sowieso nicht lange an. Es bewahrheitet sich die Erkenntnis oder besser das Wissen: „Segeln ist die unbequemste Art zu reisen“. Nach weiteren Stunden sitze ich nur noch in der Badehose, warm genug ist es ja. Aber die extreme Sonneneinstrahlung auf der nackten Haut erfordert zwingend Sonnenmilch, Faktor 50 als Mindestschutzfaktor, wenn man ernste Verbrennungen zu vermeiden sucht.

Den ganzen Tag empfangen wir kein Wetterfax. Der Grund bleibt unklar, vielleicht muss man erst ein wenig mit dem PC lernen....

Am Spätnachmittag genehmige ich mir ein erstes Bier. Es schmeckt köstlich, das Leben fühlt sich plötzlich normaler an. Horst hat sich schon ein Bier als Frühstückersatz gegönnt, Ernst verzichtet vorsichtigerweise. Der Abend nach meiner Wache verläuft ruhig, ab 20h00 lege ich mich hin und schlafe.

Essen:

Frühstück, Mittag, Abend: Fehlanzeige



**Dienstag, 2. April, 3. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

10h00: 21.31.7 N und 62.28.9 W

Etmal 18h00: 135NM

Wetter: morgens O 3-7, sehr schwankend, teilweise bedeckt, nachmittags sonnig, gegen 10h00 morgens heftige Böe, geschätzt 7-8 Bf mit Regen, Wetterbericht: für unser Gebiet empfangen wir keinen, lediglich für das Gebiet nördlich Bermuda. Hier liegt ein umfangreiches Hoch, ostziehend.

Welle: ca. 2 m, in Böen 4m

Besondere Ereignisse:

Wache bis 3h00.

Die Nacht präsentierte sich generell ruhiger als die vorige. Es bleibt zwar feucht, aber nach meiner Wache schlafe ich bis 7h00 durch. Morgens mache ich Frühstück mit Tee und Kaffee, ich bin aber nicht sicher, ob ich das Wasser wirklich zum Kochen bringe. Bei der Schräglage verkokelt die Flamme des Spirituskochers ein Brett neben dem Herd, es muffelt ziemlich. Es gibt Brot, Käse und Wurst, jeweils auf die Hand. Der Tee schmeckt zum abgewöhnen. Trotzdem: unser erstes Essen seit dem Ablegen in Philipsburg!

Am Nachmittag dreht der Wind auf 150°. Es wird richtig gemütlich. Nur noch die Wellen wirken störend. Es liegt Idealwetter vor. Wir fahren 6 h mit 6 kn. Die Stimmung steigt, am späten Nachmittag genehmigen wir uns die erste Decksdusche im Cockpit. Wirklich angenehmes Gefühl. Ab und zu steigen Wellen ein, daher lassen wir alle Schotten im Niedergang stecken.

Ruhige Zeiten



Schiffe sehen wir nicht, dafür aber fliegende Fische und ab und an Vögel. Eine Sorte zieht eine lange Feder hinter sich her. Aber auch Fregattenvögel begleiten uns.

Zwischenzeitlich bekommen wir einen Wetterbericht für unser Gebiet. Es sieht nach Normalisierung aus. Zum Abendessen ist zwar Kochen noch nicht angesagt, ich verspeise stattdessen Schwarzbrot mit Käse, die anderen Cornflakes. Abends setzt aber eine Wetterberuhigung ein. Der raume Wind geht auf 4 Bf zurück, der Himmel klart auf. Trotzdem lassen wir Reff und Kutter für die Nacht. Wir brauchen die Ruhe.

Der Abend und die Nacht gestalten sich wunderbar. Das Meer schäumt grünlich hell am Schiff vorbei, ab und zu strahlen leuchtend-gelbe Pünktchen in den Wellen, am Horizont gibt es im Norden Wetterleuchten. Der Wind schwankt zwischen 2 und 4 Bf. Alles wird gut!

Essen:

Frühstück: Kaffee, Tee, Brot, Wurst, Käse

Abendessen: Schwarzbrot mit Käse, Cornflakes

Der Skipper am Arbeitsplatz



**Mittwoch, 3. April, 4. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

07h00: 24.11.8 N und 61. W

Log: NM ca. 350 seit Abfahrt, ca. 300 NM bis Ziel 1 (30°N, 60°W)

Wetter: morgens SO 4 (150 °), Sonne, Idealwetter, Wetterbericht: Hoch östl. Bermuda, ruhiges Wetter in Sicht

Welle: ca. 1-2 m, ruhige See

Besondere Ereignisse:

23h00 (Vorabend): Der Wind schläft ein.

Wachen: Ernst 21 bis 24h, Georg 0-3h, Horst bis 6h, Schiff liegt beigedreht in seiner Wache, kein Wind. Georg steuert per Hand, viele Sternschnuppen im Bereich des großen Wagens. Wegen des geringen Windes fällt nachts die Aries aus. Uns fehlt jetzt die Genua, aber ich möchte die Nachtruhe nicht stören. Da Horst ebenso denkt, nutzen wir auch den Wachwechsel um 3h nicht, um die Genua zu setzen. Während meiner Wache geht die Fahrt auf 2,8-3 kn zurück. Außerdem sind voraus Gewitter zu erkennen, die sich aber langsam verziehen.

Um 6h00 stehe ich auf. Wir reffen aus bis zum Reff 1 und setzen die Genua. Das Schiff nimmt langsam Fahrt auf, 5-6 kn. Die Aries zeigt Macken, bleibt aber weiter in Betrieb

8h00 Frühstück, guter Tee und Kaffee, Orangensaft, 2 Spiegeleier, die mit Mühe in der Pfanne gehalten werden. Anschließend Abwasch in Salzwasser und Pütz.

11h00 Elführtje mit Gin und Tonic, Zitrone. Das Segeln zeigt sich von seiner schönsten Seite, besser kann man es sich nicht vorstellen. Das Schiff liegt fast ohne Schaukelbewegung in stabiler Lage. Der paradiesische Zustand währt praktisch den ganzen Tag, von 10h00 bis 18h00, wir laufen mit 6 kn an der amerikanischen Küste hoch, die Sonne scheint ohne Abstriche. Während dieser Phase stört auch kein Schiff unsere einsame Welt. Es gibt nur einen kleinen Negativpunkt zu vermelden: bei der Decksdusche verliert Ernst die Pütz, die ihm aus der Hand über Bord gleitet. Aus umweltlicher Sicht muss das eigentlich nicht sein! Glücklicherweise haben wir noch eine weitere Pütz an Bord.

Meine nassen Shorts hänge ich über die Flaggenleine in den Mast. Sie trocknet aber bis zum späten Nachmittag nicht. Glücklicherweise benötige ich sie nicht dringend, da bei diesem Wetter meine Badehose reicht. Nach Spritzwasser trocknet sie in der Sonne in sehr kurzer Zeit. Das gleiche gilt für meine lange Jogginghose, die ich von Ekki geerbt habe. Sie ist für Abend und Nacht ideal.

An diesem Tage genießen wir alle das Segeln. Was für ein tolles Erlebnis! Auch nach fast 50 Jahren Segelpraxis bietet dieser Tag so noch Spektakuläres und Wunderschönes. 5800 m Wasser unter uns, Sonne und Wind von Achtern, optimale Geschwindigkeit, kein Stress – unsere Batterien tanken auf. Der Abend bringt keine berichtenswerte Gegebenheiten.

Essen:

Frühstück: 2 Spiegeleier mit Schinken, Abendessen: Rindersteak mit Reis

## Donnerstag, 4. April, 5. Tag auf See

Navigation und Wetter:

07h00: 24.11 N, 61.33.7 W

13h00: 24.24.8 N, 61.36.4 W

18h00: 24.43.8 N, 61.36.1 W

Log: morgens 1,5 kn, später 2-2,5 kn

Etmal 18h00: 57NM

Wetter: morgens O 1 (90 °), sonnig, Quellwolken am Horizont, 100% Luftfeuchte, schwül, stechende Sonne, mittags leichte Brise, die uns auf 4 kn bringt, Wetterbericht: Hoch östl.

Bermuda, Tief nähert sich von Westen aus den USA

Welle: ca. 1 m, ruhige See

Besondere Ereignisse:

Um 1h45 kommt während meiner Wache die Mondsichel hoch. Wie eine alte Laterne beleuchtet sie das ruhige Wasser mit ca. 1m Dünung. Das Segel klatscht ununterbrochen, ich muss an alte Seefahrerromane denken, die von Schiffen erzählen, die teilweise tagelang in den Kalmen dümpeln. Alles reine Nervensache, Fahrt teilweise unter 1 kn. Um 3h00 kommt Horst und meint, es hat keinen Zweck. Wir setzen Ankerlicht, ziehen Groß (Reff 1) und Kutter stramm und legen uns schlafen.

Ich stehe um 5h00 auf und beobachte den Sonnenaufgang. Es ist alles nass. Um 6h00 setze ich die Genua, wir fahren wieder 1,5 kn. Ich rechne kurz, bei diesem Tempo bräuchten wir noch 1400 h oder 58 Tage bis Horta! Die See wird immer ruhiger, ab und zu springt ein Fisch und fällt plumpsend ins Wasser zurück.

Sonnenaufgang



10h00 Ausreffen, Kutter und Genua

Bei dem Manöver klemmt die Dirk, der Block neben dem Niedergang scheint defekt zu sein. Wir brauchen mehr Wind, da der Generator nicht mehr lädt. Die Batteriekapazität fällt auf 50%, wir stellen Navi (PC) und Kühlschrank ab. Den Kühlschrank haben wir nicht wieder in Betrieb genommen auf der ganzen restlichen Fahrt.

Nach und nach kommen wir wieder auf 3 kn, später sogar auf 4 und gegen 13h00 kurz auf 5 kn. Es ist sehr schwül, das Wasser läuft uns am Körper herunter, die Finger sind sogar faltig von der Nässe. Horst und Ernst schlafen, mir ist es nicht möglich. Ernst schläft praktisch ganztägig, wenn er keine Wache hat.

Ernst beim Wurzelschälen



16h30 Essen, Thüringer Bratwurst, Kartoffeln, Karotten, dazu 1 Bier, 1 Wein. Wir erzählen uns gegenseitige Segelerlebnisse, „Latein“ ist wohl auch dabei. Die Stimmung ist hervorragend. Nach 5 Tagen kommt bei mir noch kein Gefühl der Einsamkeit auf. Trotzdem realisiert man, wie leer die Gegend ist. Die 7 Mrd. Menschen der Erde sind hier kein Thema.

17h00 schwarze Front von Norden, dazu ein Regenbogen. Wir halten die Situation unter Beobachtung und sind in Alarmstimmung. Nach einer halben Stunde kommt Entwarnung: das Ungemach zieht nach Westen ab. Falscher Alarm!

Nach der Schwüle des Tages wird es abends angenehm kühl, der Sonnenuntergang ist malerisch schön. Wir sind in der Mitte zwischen St. Maarten und Bermuda angekommen. Nach der Dümpelei über 12 Stunden und mehr sind wir froh, wieder 4 kn zu fahren. Nachts auf Wache kann man bei Kurs 10° (fast N) schön sehen, wie die Erde sich um ihre Achse und damit den Nordstern dreht. Der große Wagen steht erst über dem Nordstern, später fällt er westlich nach unten und verschwindet zum Horizont. Da man Sterne klar bis unmittelbar am Horizont sieht, meine ich manchmal Schiffe auf meiner Wache zu sehen, es sind aber hellere Sterne, die über dem Horizont auftauchen.

Sonnenuntergang



Essen: Frühstück: Brot, Käse, Wurst, Tee, Kaffee. Mittag: Rostbratwurst, Kartoffeln, Karotten, Wein, Bier

**Freitag, 5. April, 6. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

07h00: 25,45 N, 61.36 W

14h30: 26.21 N, 31,35 W, 500 Nm nördlich St. M, 400 Nm SO Bermuda

Log: NM 4122 (ohne Uhrzeit)

Etmal 18h00:115 NM

Wetter: sonnig mit Wolken, 1 kurzer Schauer, Wind 5 Bf aus 150°, konstant, Wetterbericht: Wind soll auf 3 Bf zurück gehen, später ab 18h00 6 Bf, Welle 3-4 m

Welle: erst 2 m, gute Sicht

Besondere Ereignisse:

Nachts fahren wir 2 Reffs im Groß, die Genua wird mehrfach ein und ausgerollt, dazu Kuttersegel. Wir laufen mit 4-6,5 kn, der Durchschnitt dürfte bei knapp 6 liegen. Um 2h00 geht südlich ein Schiff durch. Unsere Batterien werden noch schwächer, der Kühlschrank bleibt aus, wir fahren nur noch Ankerlicht, auch der PC wird heruntergefahren. Dadurch bekommen wir kein Wetter und haben auch keine bildliche Position in der Karte.

Sobald es hell wird, prüfen wir zwischen 6h00 und 10h00 die Batterien. Alle 8 sind leer. Es gelingt uns aber, über den Windgenerator eine bis 10h00 auf 13 V Spannung zu bringen, zwei weiter sind bis 16h auch bei 13 V angekommen. Wir laden mit ca. 3 Ah. 3 Batterien scheinen vorerst gerettet, den Rest müssen wir sehen.

8h30 Frühstück, Ei mit Schinken, wir stellen aber fest, dass unser gesamter Brotvorrat von 8 Broten verschimmelt ist. Er fliegt in hohem Bogen über Bord.

12h00: Telefonat mit Hein, einem Freund von Horst. Er ist Meteorologe und wir erhoffen uns einen Wetterbericht, um die Taktik für die weitere Annäherung an Horta zu definieren. Die Vorhersage liefert er in sehr detaillierter Form. Nach seiner Prognose behalten wir gutes Wetter bis Montag, später droht Flaute. Im Einzelnen:

z. Zt. SO 3-4,

18h UTC SO 3-4

Samstag dito, Sonntag Dito, Montag O-SO 3, Di, Mi, Do umlaufend, Do N 5

Bermuda: z. Zt. O 5-6, Sa S 5, So – Mi NO 3

Hein geht leider fürs Wochenende auf sein Boot, er überlässt uns die Handynummer von einem Freund Jürgen für weitere Auskünfte. Wir machen davon aber keinen Gebrauch.

13h00: Hosen und Katzenwäsche, im Film festgehalten. Das Wetter ist brillant, keine Schwüle mehr, eher wie bei schönsten Bedingungen auf der Nordsee. Wir sind aber 500 NM oder mehr vor der US-Küste.

14h00: Ich versuche Brigitte mehrfach ohne Erfolg über Satellit zu erreichen.

Gegen 14h30 bemerken wir, dass wir westlicher als unsere gewünschte Route fahren. Das Abschalten unseres PCs hat bereits Folgen. Wir rollen die Genua ein, um höher fahren zu können. Kurs jetzt 40°, COG 20°. Da es eher ruhig ist, lese ich viel. Volker Kutscher, Goldstein. Das Buch löst sich auf fällt beinahe auseinander wegen der Feuchte auf dem Schiff.

16h00: Mittag. Es gibt Spaghetti, anschließend erreiche ich Brigitte endlich. Der zunehmende Wind und die sich einstellende Schräglage zwingen uns zu Balanceakten auf dem Ofen und später beim Essen in der Plicht. Man kann auf der *Lilliepad* nichts fixieren, dadurch wird das Kochen und Essen gelegentlich am Wind eine ziemlich akrobatische Herausforderung.

### Rauschefahrt



Kurz nach 17h00 briest es auf. Die Aries versagt sofort, weil ihr Steuerblatt hochklappt und damit eine Ruderkorrektur nicht mehr durchführt. Stattdessen schwimmt das Ruderblatt der Aries drucklos hinter uns her. Ernst übernimmt unser Ruder per Hand. Das setzen wir die Nacht fort, die Wachen werden mühsamer.

Essen: Frühstück mit Ei, Schinken und Knäcke, Mittag: Spaghetti mit Einlage



**Samstag, den 6. April, der 7. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

18h00: 28.03 N, 60,47 W, 500 Nm nördlich St. M, 400 Nm SO Bermuda

Etmal 18h00: 130 NM, 13h00 bereits 100 NM

Wetter: sonnig , Wind 5 Bf aus 150°, gutes Etmal zu erwarten

Welle: 2-3m, gute Sicht

Besondere Ereignisse:

Gegen 8h00 gehen wir an die Reparatur der Aries. Dazu nehmen wir die Segel runter, um Fahrt aus dem Schiff zu nehmen. Horst meinte, dass sonst das Ruderblatt nicht eingehakt werden kann. Der erste Versuch schlägt fehl, die Segel werden wieder gehisst. Wir machen dann erst einmal Frühstück, Tee, Kaffee, Knäcke und Käse. Das findet Horst „astrein“.

Er ist allerdings genervt und möchte das Wort kaputt nicht mehr hören. Nach Abklemmen der Batterie auf Backbord in der Backskiste steigt er demonstrativ in seine Koje. Während Ernst steuert, gehe ich an die Aries. Nach einigen Bemühungen gelingt es mir, das Blatt einzurasten und die Aries wieder in Betrieb zu nehmen. Das Ganze geht sogar, ohne Fahrt aus dem Schiff zu nehmen. Das bringt auch Horst wieder in bessere Stimmung.

Wir nähern uns dem 29. Breitengrad und wollen langsam östlicher gehen. Kurs jetzt 60° KK. Ca 600 NM liegen hinter uns, wir sind von 18° auf deutlich über 28° N gekommen, in beeindruckenden 6,5 Tagen. Langsam bildet sich Routine heraus, Mittagessen gibt es gegen 16h30, die Wachen haben sich eingependelt. Es ist so ruhig, dass ich über längere Zeit Lesen kann. Dabei vergesse ich vollkommen, dass ich auf dem Atlantik bin.

Am heutigen Tag bereite ich zum Mittagessen Kartoffelbrei, Erbsen, Möhren und Bratwürstchen vor. Vor dem Essen rollen wir die Genua vorübergehend ein. Nach dem Abwasch wird sie wieder gesetzt. Wir fahren mit 6,5 kn, fast den ganzen Tag.

Unsere Batterien geben weiterhin Anlass zur Sorge. Trotz minimiertem Verbrauch – kein PC, kein Kühlschrank, keine Wetterfaxe – bekommen wir nicht wirklich Spannung. Die Batterie auf Backbord scheint nicht rettbar zu sein, zwei weitere sind verdächtig. Hoffentlich reicht es bis Horta.

17h00 Der Wind schwächt sich ab, es ist feucht und diesig. Ab 18h00 bereiten wir die Wachen vor. Es wird nachts bereits deutlich kühler, lange Hose und Jacke sind angesagt. Schiff und Aries laufen aber ohne Probleme.

Ich übernehme meine Wache um 23h00, weil Ernst die Nacht zuvor länger steuern musste. Fast zeitgleich mit Wachbeginn dreht der Wind auf 170° und nimmt langsam auf 6-7 Bf zu. Wir fahren trotz achterlichem Wind permanent 30° Lage mit 6,5 bis 7 kn. Schlafen ist nach der Wache kaum möglich, da insbesondere das Vorschiff, wo ich schlafe, heftig eintaucht und das Rollen eine stabile Schlaflage nicht zulässt.

Essen:

Frühstück: Knäcke und Käse, Tee und Kaffe, Mittag: Bratwurst, Kartoffeln, Dosengemüse, Obst

**Sonntag, den 7. April, 8. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

07h30: 29.21 N, 59.25 W

21h00: 29.37 N, 58.53 W

Etmal 18h00:108 NM

Wetter: 7h45 Regenböe, bewölkt mit heftigen Schauern, W 7

Welle: 3-4 m

Besondere Ereignisse:

Wir sind jetzt eine Woche unterwegs, die Eindrücke sind überwiegend sehr positiv. Die Nacht haben wir wegen des zunehmenden Windes die Aries mehrfach neu justiert. Auch in der Freiwache bleibt es unruhig, Schlafen ist mir kaum möglich. Das Boot ähnelte einer Tropfsteinhöhle, alles ist feucht und kalt. Wir fahren Kutter und Groß mit Reff.

Zum Frühstück um 9h00 gibt es Cornflakes. Es sollte unser einziges Essen an diesem Tag sein. Den ganzen Morgen steuert die Aries, KK 80°, mit 4-5 kn. Der Wind kommt aus 210° mit 2-3 kn.

11h00 Cappuccino als Elführtjeersatz, ab dann werden der Tag und seine Abläufe problematisch und hektisch. Um 12h00 nähert sich eine schwarze Wand, es fängt an zu regnen wie aus Eimern. Die Aries hakt aus, wir verlieren den Kurs. Horst und ich versuchen, das Schiff wieder auf Kurs zu bringen. Wir fahren 180°, Richtung St. Maarten, von wo wir kommen. Aber wir können nicht wenden und auch eine Halse gelingt nicht. Wir haben wenig Fahrt, Ruderdruck gibt es nicht. Die Sicht ist wegen des Regens auf maximal 100 m limitiert. Nach einer halben Stunde Kampf sind wir vollkommen nass und kalt.

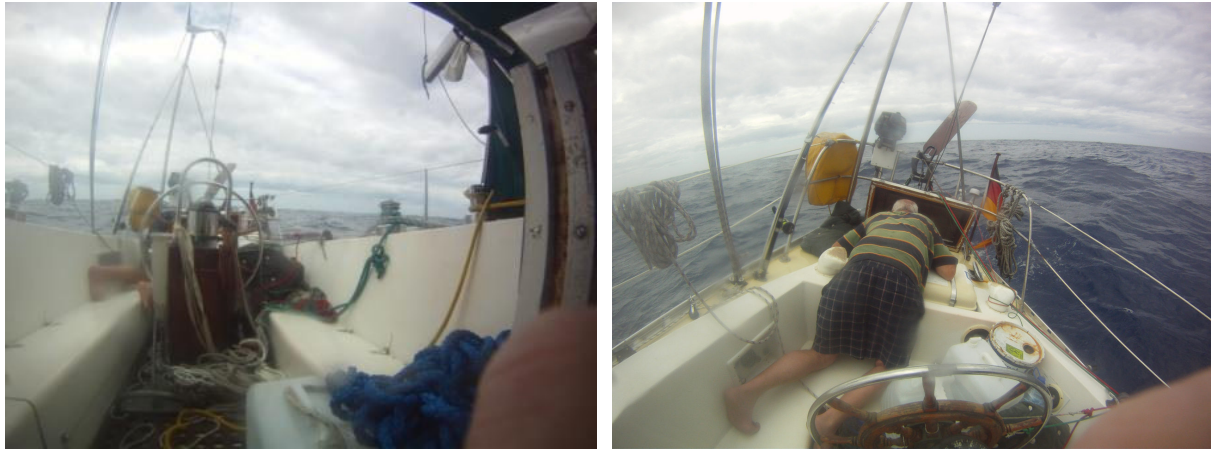
Plötzlich taucht direkt vor uns ein Schiff aus der Regenwand auf. Es liegt dort oder fährt nur sehr langsam gen Nord. Entweder hat es uns auf dem Radar ausgemacht und gestoppt oder es ist ein Fischer, der wegen seiner Arbeit langsam fährt.

In diesem Moment realisieren wir, dass unsere Ruderanlage ausgefallen ist. Mir fährt ein gehöriger Schreck in die Glieder. Unser Ruder reagiert nicht mehr, das Steuer dreht leer. Horst schaut hektisch in die Backskisten und meint, alles sei dort normal. Die Steuerseile liegen auf den vorgesehenen Rollen. Aber im Lazarett sieht er die Drähte, die das Ruder bewegen, nicht mehr. Erste Diagnose: Bruch der Stahlseile. Verursacher ist aus seiner Sicht die Badeleiter, die auf dem ungeschützten Ruderquadranten liegt. Sofort sind Ernst und ich als Schuldige ausgemacht, weil wir die Leiter in das Lazarett zusammen mit den Wasserkanistern geräumt haben. Horst hatte uns aber beim Verstauen in St. Maarten diesen Ort zum Unterbringen der Leiter vorgeschlagen. Er geht auch davon aus, dass Ersatzseile an Bord seien. Die Reparaturzeit veranschlagt er auf ca. 2 Stunden, wenn alles gut geht...

Zwischenzeitlich ist das Schiff vor uns im Regen verschwunden. Es kam mir vor wie ein Geisterschiff. Personen waren nicht zu erkennen. Vollkommen manövrierunfähig liegen wir nur ca. 100 m voneinander entfernt. Das gruselt schon ein wenig. Aber für Gänsehaut bleibt keine Zeit. Wir fangen sofort an, das Lazarett auszuräumen. Etwa 140 Liter Wasser, Taue, 3 Anker, Badeleiter, Abschleppleine, Bier, Fässer mit Farbe, alles wird in die Plicht verlagert. Dazu aus den Backskisten 2 Segel, der Gennaker und eine Persenning. Das Chaos hätte nicht größer sein können. Unten in der Kajüte stehen zwischenzeitlich mehrere Werkzeugkisten für die Reparatur bereit. Sie werden unterm Kartentisch hervorgewuchtet, aus dem Bad und aus

den Kleiderschränken an Steuerbordseite hervorgeholt. Zu unserem Glück hört um 13h00 auch der Regen auf. Bei ca. 2-3 m Welle machen wir uns an die Reparaturarbeiten.

Arbeit im „Lazarett“



Horst liegt unten im Lazarett und flucht vor sich hin. Regelmäßig kommt eine Welle übers Deck und ergießt sich ins Lazarett. Es dauert eine Weile, bis wir mit Kissen die Luke einigermaßen abdecken können. Schnell stellt sich heraus, dass die Seile nicht gerissen, sondern nur aus der Führungsschiene des Quadranten gesprungen sind. Etwa nach zwei Stunden hektischer Arbeit (gegen 15h00) sind die Seile wieder aufgelegt, auch in beiden Backskisten. Aber ich kann das Steuer nicht mehr drehen. Es sitzt bombenfest im rechten Anschlag. Nach dem erneuten Lösen des Seiles stellen wir fest, Ruder und Quadrant sind festgelaufen.

Nach einigen Überlegungen versuchen wir mit Hilfe eines Seiles und mehreren Umlenklöcken über die Winschen Kraft auf das Ruder zu bringen und es zu lösen. Aber alle Kräfte vermögen nichts zu bewirken. Das Seil wird von der Zugkraft richtig dünn, wir müssen aufpassen, dass nichts bricht. Da Horst sicher ist, dass sich das Ruder anfangs bewegt hat, vermuten wir, dass eine Welle es in den rechten Anschlag gedrückt haben müsse. Die Wucht des Schlages hat es festgesetzt. Um 15h45 sind wir fast verzweifelt. Ohne Ruder wäre unsere Fahrt beendet. Horsts Überlegungen bezüglich eines Notruders aus einer Schranktür sind für mich nur theoretischer Natur, mit dem Hauptruderblatt am rechten Anschlag wäre jedes Notruder überfordert. Kurz: Es sah schlecht für uns aus.

Wir suchen nach anderen Ideen und kommen auf die Badeleiter. Von außen hätten wir vielleicht eine Chance, das Ruder loszuschlagen. Die Leiter ist schnell außenbords gesichert und Horst ist sofort bereit, selbst außenbords zu gehen. Nach wenigen Sekunden sitzt er mit allen Kleidern bis zum Hals im Wasser. Die Wellen sind einfach sehr hoch. Es gelingt ihm aber, mehrfach mit dem Fuß gegen das Ruder zu stampfen. Es dröhnt durchs ganze Schiff, aber das Ruder bleibt fest. Enttäuscht und erschöpft kommt Horst in die Plicht zurück.

## Treiben vor Top und Takel



## Steuerlos in den Wellen



Jetzt beraten wir einen Plan B. Müssen wir uns abbergen lassen oder haben wir eine Chance, 300 NM nach Bermuda zu laufen? Wir kommen aber bald darauf, wenn wir das Ruder nicht lösen, sind wir manövrierunfähig. Wir sehen noch eine Chance, mit einem Vorschlaghammer über den Quadranten das Ruder zu lösen. Aber hatten wir einen Vorschlaghammer? Wir rufen in unserer Not Elmar an. Er geht aber nicht ans Telefon. Ende der Fahrt? Notfalls müsste ein Anker als Hammerersatz eingesetzt werden. Horst steigt noch einmal ins Lazarett mit einem kleineren Klappanker. Gleichzeitig unterstütze ich noch einmal mit einem Arbeitsseil über die Winschen. Ich versuche, Zug auf das Steuer zu bringen und ein Zurückfedern nach den Hammerschlägen zu unterbinden. Bevor wir beginnen sehen wir bereits, dass sich das Steuer einige wenige mm durch Horsts Fußschläge bewegt hat. Aber es sitzt immer noch fest. Es ist zwischenzeitlich 17h00, in einer Stunde ist es dunkel. Es sieht nicht gut aus.

In letzter Verzweiflung legen wir auch die Seile wieder auf den Quadranten, um einen letzten gemeinsamen Versuch zur Lockerung des Ruderblattes zu unternehmen. Und ganz langsam bewegt sich etwas. Hammer, Steuer und Winsch überreden das Steuer gemeinsam, seinen Widerstand aufzugeben.

Nach ein paar Minuten geht es sogar immer leichter, zum Schluss wirkt es leichtgängig wie vorher. Wir sind einen großen Schritt weiter. Horst zieht noch einmal alle Seilschrauben an, dann steige ich in die Backskiste und lege das Seil wieder auf die Rollen. Und siehe da, das Ruder funktionierte wieder! Um 18h00 ist das Steuer beweglich und funktionsbereit. Horst ist fix und fertig und steigt ohne Kommentar in die Koje. Er hat sich nicht geschont und über Stunden ganze Arbeit geleistet. Ich fange sofort an, mit Ernst aufzuräumen. Wir müssen das letzte Licht nutzen. Eine Stunde später setzen wir das Kutter, dann das Groß – und schon segeln wir wieder. Nach einer Wende gehen wir auf Kurs Horta. Unsere Erleichterung ist allen ins Gesicht geschrieben.

Immer noch finden wir Teile, die wir aufräumen und verstauen müssen. Gegen 20h00 läuft auch die Aries zufrieden stellend. Wir sind uns alle einig: wir fahren weiter nach Horta. Bermuda wäre keine wirkliche Alternative, für keinen von uns und schon gar nicht für Elmar.

Kaum stellt sich etwas Ruhe nach dem betriebsamen Tag ein, kündigt sich weiteres Ungemach an. Im Rettungskissen am Heckkorb fängt eine Lampe an zu blinken. Sie muss sich bei der Dümpelei ohne Segel gedreht und damit das Blinken ausgelöst haben. In der zwischenzeitlich eingetretenen Dunkelheit kann ich die Lampe nur provisorisch wieder in seine ursprüngliche Lage zurückversetzen und mit einem Klettband fixieren. Lange hält sie

jedoch nicht. Etwa 1 Stunde später blinkt sie erneut und fällt, bevor ich sie erreiche, einfach über Bord, während wir gerade die Genua setzen. Durch das Ausrauschen der mit der Lampe verbundenen Leine wird das gesamte Rettungskissen aus seiner mit Klettbandern fixierten Halterung gerissen und fällt außenbords. An seiner mit dem Heckkorb fixierten Leine hängt das Kissen 30 bis 40 m hinter der *Lilliepad*, erkennbar nur durch das Blinken der Lampe in der Dunkelheit.

In aller Eile setzen wir die Genuaschoot über die Winsch fest, dann bergen wir das Rettungskissen samt Lampe aus dem Wasser, bevor die Leinen reißen können. Das ganze Manöver lässt ein wenig Hektik aufkommen, aber schließlich fahren wir wieder auf Zielkurs Horta. Das Steuer bewährt sich und hält die ganze Nacht ohne Störung bei 6 Bf aus NW aus. Das erfüllt uns alle samt Skipper mit Erleichterung. Im Hinterkopf bleibt jedoch das Gefühl, dass der Ruderausfall sich wiederholen kann und nicht als Einmalaktion endgültig ad acta gelegt werden sollte.

Ernst übernimmt um 21h00 die Wache, während ich mich in die Koje verdrücke. Bereits um 0h00 bin ich dann dran. Die Wache verläuft ruhig und ohne Besonderheiten. Allerdings muss ich um 3h00 Horst wecken. Es ist das einzige Mal auf dem gesamten Trip, dass er seinen Wachbeginn verschläft und nur mühsam wach wird. Offensichtlich hat ihm der vorige Tag zugesetzt.

Bevor ich wieder in meine Koje zurückkehre, genehmige ich mir ein Glas Whisky aus Elmars Beständen. Das verhilft mir zu einem gesunden Schlaf bis 06h00 morgens. Durch die Hektik des Vortages habe ich sogar das Telefonat mit Brigitte versäumt. Das würde ich Montag nachholen.

Essen: Frühstück mit Cornflakes, Mittag –

## **Montag, den 8. April, 9. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

11h30: 30.2 N, 57.4 W

18h00: 30.33 N, 57.06 W

Log: NM 780 von St. M., noch 1485 NM bis Horta

Etmal

Wetter: sonnig, leichte Wolken, frisch, N 5-6, Wetterbericht: Das Wetterfax zeigt uns im Hoch

Welle: 5 m

Besondere Ereignisse:

Der Tag verläuft extrem ruhig. Horst und Ernst schlafen viel, ich gehe tagsüber Wache. Gegen 11h00 hole ich meinen Anruf zu Brigitte nach. Anschließend fotografiere ich Ernst nach seinem „Aufstehen“. Während meiner Wache überdenke ich den vorigen Tag. Dieser Trip ist nichts für Warmduscher, auch Gourmetfreunde würden nicht auf ihre Kosten kommen. Für Segler bietet er aber durchaus Abwechslung und keine langweilige Routine. Seit gestern schippen wir auf dem 30zigsten gen Osten, KK 80°. Unser Kurs hoch am Wind erleichtert das Kochen nicht gerade. Trotzdem gelingt es mir, Corned Beef mit Ei und Zwiebeln als Mittagessen aufzutischen.

Nachmittags gegen 15h00 repariere ich das Kompasslicht, welches unser gestriges Abenteuer nicht unbeschadet überlebte. Dadurch mussten wir nachts ohne Kompasslicht auskommen. Für die Reparatur muss ich wieder in die Backskiste klettern.

16h00 Abwaschen, anschließen Käse mit Knäckebrot. Wir erleben einen herrlichen Abend mitten in einem Hoch und genießen die Erwartung, dass dieses Hoch noch ein paar Tage bestimmend für uns bleibt. Als Abendsnack dient ein Müsliriegel, ergänzt auf meiner Wache durch eine halbe Pampelmuse.

Wir ändern den Wachrhythmus leicht: Ernst von 18h30 bis 23h00, Georg von 23h00 bis 3h00. Horst von 3-7 h. Wir fahren Genua, Kutter und Groß mit Reff 2. Außer einer unbeabsichtigten Wende gibt es keine Wacherlebnisse besonderer Art.

Essen:

Mittag: Frühstück: Corned Beef mit Ei und angebratenen Zwiebeln

**Dienstag, den 9. April, 10. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

23h00: (Wachantritt) 31.05 N, 55.46 W

14h00: 31.58 N, 55.48 W

Log: NM 1000 von St. Maarten

Etmal 18h00:92 NM in 23 h, wir verstellen die Uhr 1 Stunde

Wetter: bewölkt mit hoher Luftfeuchtigkeit, kühl, ca. 17°, Wind: erst 20°, 2-3 Bf, ab 13h00

NO (60°), 30° Winddrehungen, Wetterbericht: -

Welle: 3 m

Besondere Ereignisse:

Wir nähern uns der Mitte des Atlantiks. Nach einer ruhigen Nachtwache schlafe ich ausgiebig. Horst sieht gegen 4h00 ein Schiff auf Gegenkurs. Sonst gibt es bis mittags keine Vorkommnisse. Unser Kurs: KK 100 (COG 80°), wir können Horta nicht ganz anliegen, aber zumindest in einem spitzen Winkel.

Zum Frühstück gibt es Eier, Tomaten, Zwiebeln und Knäckebrötchen. Anschließend finde ich Zeit zum Lesen. Der Wind dreht langsam nach rechts. Um 14h00 entschließen wir uns zu einer Wende, wir fahren nur noch 120°. Nach der Wende schaffen wir allerdings auch nur 360° oder weniger. Wir entschließen uns, auf dem nördlichen Bein weiterzufahren, obwohl es frustrierend ist, im rechten Winkel zur Richtung Horta zu segeln. Ungünstiger könnte der Wind nicht sein, er kommt direkt aus Horta. Das Ganze drückt natürlich auf die Stimmung. 2 Stunden später wenden wir doch. Später gehen wir wieder auf Nord, weil wir zeitweilig nur noch 140° halten. Der Kompasskurs schwankt jetzt zwischen 20° und 0°. Kreuzen auf dem Atlantik!

Wir befinden uns mitten im Hoch und wollen nach Norden ausweichen. Dort erwarten wir westlichere Winde. Bei max. 2 Bf schaffen wir gerade mal 3 kn in der Spitze. Die Distanz zu Horta verringern wir leider nicht. Keine Sonne, Wind aus der falschen Richtung, Klamotten feucht, langweiliges Segeln, Batterien leer – das ist nichts für Weicheier. Zur Moralverbesserung schneide ich eine Ananas auf. Die Mannschaft nimmt es klaglos. Das Mittagessen entfällt, uns ist der Appetit vergangen.

Essen: Frühstück: Eier, Tomaten und Zwiebeln mit Knäcke

**Mittwoch, 10. April, 11. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

12h00: 31.22 N, 55.40 W

18h00: 31.31 N, 55.35 W

Log: NM 5052 (1060 NM seit St. Maarten)

Etmal 18h00:30 NM, wir verstellen die Uhr 1 Stunde

Wetter: Sonne, Wind: 70°, 2 Bf, Wetterbericht: -

Welle: 2 m

Besondere Ereignisse:

Wir sind mitten in einem Hoch, das Barometer steht konstant auf 1028 mbar. Die Wache ist ätzend, wir treiben fast nur und durch die Wellen besteht Gefahr, Notwendigen zu fabrizieren. Ich bin froh, um 3h00 abgelöst zu werden und schlafe den Frust aus. Um 7h00 wird Horst unruhig. Er möchte den Motor anmachen. Kein Wind, das Schiff treibt mit angezogenen Schooten, die Batterien sind leer. Wir setzen erst einmal Kaffee auf, dann checken wir den Ölstand und räumen den Motorraum auf. Segel und Persenning werden beiseite geräumt, um nicht im Motorraum zu stören. Beim ersten Versuch verweigert sich der Motor. Wir klemmen die Batterien um. Beim 2. Versuch springt der Motor an. Es ist kurz vor 9h00. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Das lange Lamentieren vor dem ersten Startversuch deutet für mich darauf hin, dass auch die anderen Mannschaftsmitglieder mit Schwierigkeiten gerechnet haben.

Jetzt, wo der Motor läuft, gibt es Frühstück. Alle scheinen zufrieden. Ernst steuert, ich lese, löse ihn aber gegen 11h00 ab. Wenig später meint Horst, dass die Batterien voll genug sind und möchte den Motor stoppen. Anschließend reffen wir aus, was sich etwas mühsam gestaltet, weil erst die Reffleinen klemmen und dann der Backstag Probleme bereitet. Nach den ganzen Manövern schaffen wir unter Genua und Groß 3-4 kn, KK 30°. Dazu scheint die Sonne. Lange hält die Freude nicht. Der Wind schläft langsam aber sicher wieder ein. Bereits um 14h00 rollen wir die Genua ein und dümpeln mehrere Stunden. Alles knarrt, alles flappt, aber wir können gut kochen.



Mittag



Für Ernst bricht ab heute eine schlechtere Zeit an. Die letzte Zigarette, er hat zwar genug Tabak, aber sein Papier ist feucht geworden. Irreparabel. Meinen Vorschlag, Toilettenpapier zu nehmen, ignoriert er. Tough Shit!

18h00: Segel runter. Wir verbringen die Nacht ohne Wache unter Ankerlicht.

Essen: Frühstück: Ei mit Pilzen, Orangensaft, Mittag: Kartoffeln, Karotten, Beef-Geflügel-Steaks, sehr schmackhaft!

Die Kajüte



## Donnerstag, den 11. April, 12. Tag auf See

Navigation und Wetter:

09h00: 31.12 N, 55.23 W

18h00: 31.36 N, 54.52 W

Etmal 18h00:40 NM

Wetter: sonnig, Wind: 1 Bf aus 200° Wetterbericht: Hoch soll SO ziehen, wir hoffen auf Wind aus S

Welle: 1 m

Besondere Ereignisse:

Um 4h00 stehe ich auf und setze mich in die Pflicht. Herrlicher Sonnenaufgang. Während die anderen schlafen, rolle ich die Genua aus. KK 100. Der Wind legt langsam zu, gegen 14h30 erreichen wir 4 Knoten. Tag für gründliche Körperwäsche. Am Abend dreht sogar der Wind, wir können jetzt 50° (Richtung Horta) anliegen.

Essen:

Frühstück: Ernst + Georg Rest vom Mittag, Horst Cornflakes, Mittag: Spaghetti, Parmesan + Tomatensauce, Nachtisch: Schokolade

Gute Fahrt am Wind



## **Freitag, den 12. April, 13. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

15h00: 33.0 N, 53.33

Log: NM 5207 15h00

Etmal 15h00: 117 NM

Wetter: morgens bedeckt, später Sonne, Wind: 300°, 5-6 Bf, Wetterbericht: Hoch zieht mit uns O

Welle: 3 m

Besondere Ereignisse:

Während meiner Wache briest es auf. Ich beginne bei 31.58 N und 54.38W, um 3h00 übernimmt Horst bei 32.12 N und 54.31 W. Die schöne Distanz lässt auf ein gutes Etmal hoffen... Um 2h00 reffen Horst und ich. Der Morgen gestaltet sich ruhig unter Genua und Groß mit Reff 2. Ein Schiff geht Richtung Süden hinter uns vorbei.

Bei achterlichem Wind hat die Ruderanlage viel Spiel, was nichts Gutes erwarten lässt. Hoffentlich hält alles bis Horta. Horst meint allerdings, dass wir nichts machen können. Die Zugseile lassen sich nicht straffen, weil die Spannschrauben gepunktet sind.

Den ganzen Tag läuft alles wie gewünscht. KK 85, 5-7 kn. Schönstes Wetter, wir steuern per Hand, da die Aries wegen des Ruderspiels den Kurs nicht auf einem engen Korridor begrenzen kann. Der Wind ist zu achterlich, Halsen wären vorprogrammiert. Wir erwarten, dass gegen 20h00 die Hälfte der Strecke hinter uns liegt.

Außer wenigen Vögeln ist nicht viel zu sehen. Ich lese Kutscher zu Ende, dann bereite ich gegen 16h00 das Mittagessen. Anschließend spült Ernst und flucht über die Dünung. Da er noch nicht bei solch einer Welle gekocht hat, lasse ich ihn fluchen. Horst steuert derweil und versucht 80° bis 90° zu fahren. Der Wind schwächt sich ab.

Essen:

Frühstück: Knäckebrot, Käse, Mittag: Reis, gebratener Schinken, dazu Cranberries (Dose enthält Saft, keine Früchte)

Samstag, den 13. April, 14. Tag auf See

Navigation und Wetter:

18h00: 33.55 N, 52.10 W

Noch 1167 Nm bis Horta

Etmal 18h00: 82 NM

Wetter: bedeckt, Regen, Wind: 300° bis umlaufend, kein schöner Tag

Welle: 1 m, nachts unruhig, das Schiff dümpelt bei zu wenig Wind

Besondere Ereignisse:

Nachts ist es trotz kleiner Welle unruhig, weil das Schiff rollt und ohne Wind dümpelt. Als ich aufstehe, schläft alles, das Schiff treibt. Ich bin ein wenig erstaunt, so werden wir nicht weiterkommen. Aber auch mein Versuch, zu segeln, scheitert. Zum Frühstück gibt es frische Brötchen, aufgebacken in einer Bratpfanne mit Deckel. Nach Tagen ohne Brot kommt uns das wie eine Delikatesse vor.

Gegen 11h00 verspüren wir eine Brise von achtern und aktivieren die Aries. Regen drückt zudem die Stimmung. Etwa zur gleichen Zeit sichten wir ein Schiff mit Kurs Süd. Etwa eine Stunde später sehen wir auf Position 33.47.6 N und 52.31.32W eine Boje mit Radarreflektor. Bei 4000 m verwundert das etwas, wir vermuten, dass die Boje für Wettervorhersage genutzt wird oder eine der neueren Tsunamiwarnbojen sein könnte.

Die Stimmung sinkt weiter, als die Aries sich endgültig verabschiedet. Zwei Zahnkränze lösen sich, die Aries sitzt mit ihrem Ruderblatt fest an Backbord. Den Vorschlag, das Problem aus dem Schlauchboot heraus anzugehen, verwerfen wir. Stattdessen wollen wir die gesamte Anlage abbauen. Ich übernehme das Ruder, während Horst und Ernst sich an die Aries machen. Nach 3 h ist die Arbeit erledigt. Wir vermuten, dass die Aries nicht richtig montiert war und somit ausrasten konnte. Als wir um 17h30 die Aries kurz vor der Dunkelheit wieder in Betrieb nehmen, sind wir erleichtert. Horst und Ernst haben sich gut ergänzt und unser Problem beseitigt. Ich habe in der Zwischenzeit bei 3-4 Knoten an unserem Etmal gearbeitet. Die Arbeit wird mit Spaghetti, Wein und Bier belohnt.

Ariesreparatur



Auf der Wetterkarte kurz nach 18h00 erfahren wir von einem ausgewachsenen Sturm 300 Nm nördlich von uns. Wir befinden uns etwa in der Mitte des Atlantiks mitten in einem Hoch.

Der Abend verläuft ruhig, da wir nach der vorigen Nacht ziemlich müde sind. Um Ernst für eine Stunde zusätzliche Wache in der Nacht vorher zu entschädigen, bleibe ich bis 20h30 auf. Bis dahin läuft die Aries zufrieden stellend und wir segeln mit etwa 5 kn. Kurz vor 20h00 sehen wir ein Schiff, das sich aus 100° langsam nähert. Wir sehen ein rotes Licht, die Peilung steht aber seit ca. 10 Minuten. Nach weiteren 10 Minuten nehme ich sicherheitshalber per Funk Kontakt auf. Sie antworten sofort und bestätigen, uns zu sehen. Meiner Bitte, den Kurs um ein paar Grad zu ändern, leisten sie Folge. Schließlich gehen sie südlich vorbei. Dann lege ich mich hin, um für meine Wache um 0h00 ausgeruht zu sein.

Essen: Frühstück mit aufgebackenen Brötchen, Käse und Wurst, Mittag: Spaghetti Bolognese

Ruhe vor dem Sturm



**Sonntag, den 14. April, 15. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

09h00: 34.2 N, 50.30 W , noch 1085 NM bis Horta

Log: NM 5207 15h00

Etmal 13h00: 120 NM , 18h00 152 NM, noch 1013 Nm

Wetter: morgens bedeckt, Wind: 250°, 5-6 Bf, Wetterbericht: Wir befinden uns in einem Hoch

Welle: 4 m

Besondere Ereignisse:

Gegen Mitternacht passiert uns ein weiteres Schiff nördlich mit westlichem Kurs. Auf der Nachtwache fahren wir mit hoher Geschwindigkeit. Wind und Wellen kommen von hinten, das Schiff geigt schwer und Wasser steht beim Krängen regelmäßig an Deck. Wir müssen per Hand steuern und fahren daher auch am Tag Wachen. Das Steuern erfordert hohe Konzentration, immer wieder drohen die Wellen, die *Lilliepad* aus dem Kurs zu werfen. Wir fahren durchschnittlich fast 7 kn. Um 5h00 sehen wir von Achtern einen überholenden Passagierdampfer. Um 9h00 haben wir bereits 85 NM zurückgelegt. Es macht richtig Spaß. Seit 10h00 fahren wir nur noch das Groß. Wale oder Delfine haben wir bisher noch nicht beobachtet.

Gegen 14h00 handelt Ernst sich vom Skipper nach einer. Patenthalse, die eine Backstagklemme in Mitleidenschaft zieht, einen Anschiss ein: „Wir sind hier auf dem Atlantik und können unser Material nicht riskieren.“ Die Halse hatte es in sich, aber bei der herrschenden Dünung bedarf der Rudergang vollster Konzentration. Auch das Wechseln von Kleidern und das Anziehen des Ölzeuges unter Deck bedarf erheblicher Kraftanstrengungen. Die Aussicht, in 10 Tagen am Ziel Horta zu sein, setzt große Motivation frei. Am späten Nachmittag vergrößern wir das Reff für die Nacht. Kochen ist nicht möglich, wir hoffen auf den nächsten Tag. Dafür für haben wir mit über 152 Nm das beste Etmal unserer gesamten Reise.

Um 20h00 gehe ich zu Bett. Schlafen ist jedoch nicht möglich. Das Schiff geigt erheblich und krängt von links auf rechts, jeweils 45 °. Um 22h30 passiert Ernst eine 2. Patenthalse, die mich aus der Koje wirft. Ich eile im Schlafanzug nach hinten in die Plicht, wo das reine Chaos herrscht. Die Backstage sind zwischen Dirk und Mastbaum verheddert. Es kostet uns 30 Min, um in der Dunkelheit die Leinen zu sortieren. Eine Backstagklemme ist kaputt, Wir sind vollkommen vom Kurs abgekommen. Mit Taschenlampen sortieren wir das Durcheinander. Gott sei Dank scheint nichts Weiteres zu Bruch gegangen zu sein. Zuletzt Starten wir den Motor, um nach einer Wende das Schiff auf Kurs zu bringen. Dazu müssen wir die Batterien anklemmen und den Motorraum aufklaren. Um 23h30 sind wir wieder auf Kurs, ich übernehme direkt meine Wache.

Essen: Frühstück: Cornflakes, Mittags: Dose Schinken, Käse aus der Hand

**Montag, den 15. April, 16.Tag auf See**

Navigation und Wetter:

13h00: 34.59 N, 47.26 W , noch 930 NM bis Horta

Log: NM 5207 15h00

Etmal 13h00: 120 NM , 18h00 152 NM, noch 1013 Nm

Wetter: morgens Regen, löst sich gegen 10h00 auf, dann ab und zu blauer Himmel, aber kalt und feucht Wind: 270°, 7 Bf, Wetterbericht: Wir befinden uns in einem Tiefausläufer, Wind soll auf N drehen, schlechte Sicht

Welle: 5-6 m

Besondere Ereignisse:

Meine Wache verläuft ohne Zwischenfälle. Um 3h00 löst Horst mich ab. Es ist kalt und regnerisch. Der Versuch, zu schlafen, gelingt nur bedingt. Ich friere, weil alles feucht ist. Erst um 5h00 ziehe ich meine Kleider aus, es ist mir wärmer. Eine Stunde später bin ich wieder wach. Horst produziert eine Halse, Die Klemme am 2. Backstag zerbricht endgültig. Wir bergen 2 Stunden später das Groß sicherheitshalber. Das Manöver ist aufwendig, gelingt aber unter gemeinsamer Anstrengung. Anschließend steuere ich 2 Stunden bei strömendem Regen. Ab und zu steigt eine Welle ins Cockpit ein, bei der kalten Luft wirkt das Wasser warm.

Um 10h00 lasse ich mich von Ernst ablösen und bereite ein Frühstück. Da wir am Vortag ohne Mittagessen auskommen mussten, munden Ei und Schinken gut. Horst wacht erst gegen 11h00 auf, auch er bekommt nach der anstrengenden Nacht ein Frühstück. Anschließend wechsele ich meine immer noch nassen Kleider und hoffe, dass es mal wieder trocknet. Unser Hoch hat sich nach Süden verlagert, jetzt bestimmt ein Tiefausläufer unser Wetter.

Am späten Nachmittag bekommt Ernst Hunger. Da ich erschöpft bin und wie Horst keinen Appetit habe, bitte ich ihn, selbst ein paar Nudeln zu erwärmen. Horst beschäftigt sich mit der Reparatur der Backstagklemmen, somit bleiben keine Alternativen übrig. Ernst macht sich ans Kochen, aber bereits 2 Min. nach dem Essen ist „das Futter bei die Fische“. Er muss wohl etwas falsch gemacht haben.

Der ganze Tag ist von großer Müdigkeit geprägt. Wir frieren und zum ersten Mal hoffe ich auf bessere Konditionen für die verbleibenden 900 Nm. Wir kommen aber gut voran. Um 18h00 gehe ich schlafen und wache erst um 23h00 wieder auf. Eine Stunde vor meiner Wache stehe ich auf und sehe Ernst als Wachhabenden schlafend auf der Steuerbordbank. Der Schlaf hat auch ihn übermannt. Ich checke Kurs und Umgebung unseres Schiffes, dann übernehme ich und bedeute ihm, in die Koje zu steigen.

Essen:

Frühstück: Ei mit gebratenem Schinken, kein Mittag

**Dienstag, den 16.4., 17. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

02h00: 35.1 N, 50.30 W ,

noch 836 Nm bis Horta

Etmal 19h00: 90 NM ,

Wetter: morgens Regenschauer, Wind: 25°, 5-7 Bf, Wetterbericht: Position in Tiefdruckrinne, Hoch folgt nördlich von uns, Hoch bringt NO

Welle: 4 m

Besondere Ereignisse:

Meine Wache verläuft ohne Störung bis 3h00. Der Tag fängt mit Regen an. Der Wind weht moderat aus NW. Erst gegen Ende von Horsts Wache ergeben sich Probleme. Die Aries streikt, schließlich fällt das Ruder aus. Ich werde gegen 6h00 geweckt, wir gehen sofort an die Reparaturarbeiten. In rekordverdächtiger Zeit von 30 min. funktioniert das Steuer wieder und Inhalte von Lazarett und Backskisten sind wieder verstaut. Die Ruderanlage erfüllt mich mit Sorge. Was passiert in einem Sturm?

Wir setzen das Groß mit Reff 2, Ernst übernimmt seine Wache. Eine Stunde später können wir die Genua nicht mehr halten, wir rollen sie mit vereinten Kräften ein. Ich hatte mich gerade aufs Ohr gelegt, aber in diesem richtigen Scheißwetter (Regen, kalt, Wind von vorne) wollen wir nichts riskieren. Wir kommen sowieso kaum voran. Während meiner Wache bis 14h00 ändert sich nichts. Ich bin froh über mein gutes Ölzeug. Es hält mich – Gott sei Dank – im Großen und Ganzen trocken. Dennoch bereitet die nasse Kleidung Sorgen. Ich habe nur einen Pullover und ein Sweatshirt dabei. Das Sweatshirt ist an Armen und Kragen bereits nass. Nur besseres Wetter gibt mir eine Chance zum Trocknen.

Brigitte kann ich in mehrfachen Anläufen nicht erreichen. Horst ruft Elmar an und spricht ihm aufs Band, das er das Schiff so nicht nach England bringen kann. Zu viele Probleme haben ihm zugesetzt. Er fühlt sich ausgezerrt.

Die Wetterkarte zeigt ein kommendes Hoch. Es heißt: Abwarten. Eine Interpretation der Situation ist jedoch schwierig. Wenn die Windrichtung sich nicht ändert, fahren wir zur Zeit mit 30° an Horta vorbei...

Wegen Schwierigkeiten mit der Aries fahren wir unseren 3-stündigen Wachrhythmus auch am Tage durch. Dadurch verschiebt sich meine Wache auf 21-24 Uhr. Vor meiner Wache ziehe ich nasses Ölzeug an, der Vorgang dauert gute 20 Minuten. Allerdings bessert sich das Wetter. Der Wind geht auf 5 Bf zurück.

Essen:

Frühstück: Kekse, Cappuccino, mittags ein Glas Gurken, 17h00 Reis mit Tunke



**Mittwoch, den 17. April, 18. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

19h00: 34.5 N, 43.24 W , noch 745 Nm bis Horta

Etmal 19h00: 105 Nm

Wetter: morgens und nachmittags Sonne, Wind: 70°, 4 Bf, Wetterbericht: Wir befinden uns in einem Hoch

Welle: geht bis 18h00 auf 2 m zurück

Besondere Ereignisse:

Nach meiner Wache bin ich relativ durchgefroren. In meinem feuchten Schlafsack werde ich trotz Reiben der Füße und Bewegungsübungen nicht warm. Ich schlafe bis zur Frühwache um 6h00 kaum. Vor meiner Wache koche ich noch schnell Tee und Kaffee.

Der Tag gestaltet sich aufregend. Das Wetter könnte nicht freundlicher Sein: blauer Himmel, ein Hoch im Anzug, der Wind soll auf W drehen. Leider tritt das so nicht ein. Er bleibt bei 70° und minimiert unser Etmal. Trotz redlicher Bemühungen bleibt unsere Geschwindigkeit oder besser der auf Horta gerichtete Vektor gering.

Gegen 9h00 springen plötzlich 5-6 Delfine um das Schiff. Leider kann ich die Kamera nicht schnell genug zücken. Die Stimmung wird besser. Nach meiner Wache serviere ich ein Frühstück mit frisch aufgebackenem Brot. Horst fühlt sich nahezu verwöhnt. So etwas kannte er bisher am Ruder nicht.

Ernst hat auf seiner Wache Schwierigkeiten mit Winddrehungen. Aus meiner Sicht liegt das Problem eher darin, dass Ernst teilweise nur 90° am Wind segelt. Bei den Korrekturen schafft er dann immer fast eine Wende.

Ich selbst gönne mir eine gründliche Körperwäsche. Nach dem kalten Wasser fühle ich mich wie neu geboren und friere zum ersten Male an diesem Tag nicht mehr.

Mit Beginn meiner Wache animiere ich Horst und Ernst, die Aries zu reparieren. Nach einigem Hin und Her bauen wir sie noch vor der Dunkelheit ab und setzen die auseinander gefallenen Zahnkränze zusammen. Jetzt versetzen wir die Kränze um einen Zahn. Horst sieht darin das grundsätzliche Problem des Ausfalles. Ernst besteht aber darauf, noch einen zusätzlichen Distanzring auf der Querachse einzubauen. Das ergibt eine kleine Diskussion mit Horst, am Ende setzt er sich aber durch. Die Scheibe wird aus einem Plastikbecher geschnitten. Sie passt ideal. Rechtzeitig vor der Dunkelheit bauen wir die Aries wieder an ihren Platz. Sie funktioniert für den Rest unserer Reise ohne weitere Störungen. Horst und Ernst haben wieder einmal gute Teamleistung erbracht. Chapeau!

Noch während der Einstellung der Steuerleinen und erneuten Inbetriebnahme der Aries macht es plötzlich „Ritsch“. Es stellt sich heraus, dass unsere Genua irreparabel durchgerissen ist. Wir rollen sie zwar blitzartig ein, aber es ist zu spät. Der Grund für den Riss bleibt unklar, zu diesem Zeitpunkt schätzen wir den Wind auf 3 Bf. Wegen der bereits eingetretenen Dunkelheit verschieben wir die Suche nach einem Ersatzsegel auf den kommenden Morgen. Stattdessen gönnen wir uns Kekse, Bier und Wein, um unseren Frust ein wenig zu kompensieren. Dann setzen wir das Kuttersegel, welches angebändselt auf dem Vorschiff liegt. Wir wollen keine weitere Hektik.

## Die zerfetzte Genua



Während unserer kleinen „Frustfeier“ diskutieren wir Schuld oder auch Ursache des Genuaausfalles. Haben wir sie zu stramm gezogen oder bei zu starkem Wind überfordert? Aus meiner Sicht hat sie am ganzen Tag gute Dienste geleistet und nach dem Bergen des Kutters war auch die *Lilliepad* ausgeglichen getrimmt. Das Reißen des Segels nach Rückgang des Windes auf 3 Bf erklärt sich dadurch nicht. Bei der Reparatur der Aries bin ich ein paar Mal sehr hoch an den bis in den Wind gegangen. Hat sich das Segel dabei an der Saling einen Riss geholt? Das klingt mir wahrscheinlicher, zumal wir später feststellen konnten, dass das Segel nicht an einer Naht, sondern mitten in einer Bahn gerissen ist.

Durch die Reparaturarbeiten verpassen wir die Feststellung des Etmals um 18h00. Wir holen die Bestimmung um 19h30 nach. 105 Nm haben wir seit 18h00 Vortag zurückgelegt, Horta ist aber immer noch 745 Nm entfernt. Es fehlt die angekündigte Winddrehung, nur das würde wirklich weiterhelfen.

Brigitte konnte ich an diesem Tage nicht erreichen. Sie war wohl nicht zuhause. Um 21h00 gehe ich in die Koje. Ich notiere kurz vorher: das war es für heute.

Essen: Frühstück: Brot, Käse, Wurst (Salami), Mittag: -

## **Donnerstag, den 18. April, 19. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

10h00: 34.32 N, 42.36 W,

18h00: 34.34 N, noch 694 NM bis Horta

Etmal 13h00: 90 NM,

Wetter: morgens bedeckt, Wind: 60°, 2 Bf, Wetterbericht: Wir befinden uns in einem Hoch, welches ostwärts zieht, keine Gefahr von Starkwind

Welle: 3m, später 4 m

Besondere Ereignisse:

Ruhige Nacht, aber KK nur 120° bis 140°. So kommen wir Horta nicht näher. Die Aries funktioniert super. Position um 1h00: 34.43 N, 43.09 W. Distanz Horta: 737 Nm.

Hoffentlich kommt bald eine Winddrehung. Wir fahren schon 3-4 Tage gegen den Wind und zwar ohne „langes Bein“. Einziger Vorteil: durch den Gegenwind haben sich zumindest zwei Batterien erholt. Auch die Feuchtigkeit scheint geringer auszufallen, es bleibt aber kalt. Meine Wache geht ohne Probleme zu Ende. Ich freue mich auf meine Koje.

Zum Frühstück gibt es Cornflakes. Ich erreiche Brigitte. Der Wind verharrt auf NO und beschert uns als Folge nur 10 Nm Fortschritt für die gesamte Nacht. Erst um 16h00 dreht der Wind auf N. Bei etwa 5 Bf können wir Horta mit 70° bei 4-5 kn anliegen.

Am frühen Nachmittag bergen wir die zerrissene Genua. Immer wieder setzt dabei der Bug in die Wellen ein und wir stehen mit den Beinen im Wasser. Das Manöver gelingt, auch der zerrissene, obere Teil der Genua lässt sich abrollen und anschließend am Vorliek nach unten ziehen. Wir sind erleichtert, weil wir ein großes Problem bekommen hätten, wenn der obere Teil nicht mit abgerollt wäre. Zuletzt löst sich noch der Topschäkel und fällt auseinander, weil ein Splint fehlt. Wir haben Glück, dass die Fall nicht ausweht und sichern sie sofort. Die Genua kommt nass, aber aufgerollt, in die Vorpiekkoje, sonst finden wir keinen geeigneten Platz.

Essen:

Frühstück: Cornflakes, das Mittagessen entfällt wegen Schräglage

## **Freitag, den 19. April, 20. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

04h30: 35.02 N, 41.21 W

18h00: 35.2 N, 10.15 W, noch 603 NM bis Horta

Log: NM 5969, fast 2000 Meilen gefahren

Etmal 18h00: 108 NM, 18h00 152 NM, noch 1013 Nm

Wetter: klar, kalt, Wind: 340°, 4 Bf, nachmittags Wind 0°, 5-6 Bf Wetterbericht:

Sturmwarnung, für unser Gebiet ist die Entstehung eines Sturmtiefs vorhergesagt, unser Hoch zieht zu den Azoren

Welle: 4 m

Besondere Ereignisse:

Der Morgen verläuft ruhig, wir segeln mit 5 kn. Mittags koche ich Spaghetti mit Ei, Zwiebeln und Schinken. Wir hatten 2 Tage nichts Warmes. Nach dem Essen bergen wir das Groß aus Vorsichtsgründen, weil sich eine Wolkenwand nähert. Alles laufende Gut wird geprüft. Es regnet kurz, der Wind bleibt aber schwach. Unser Kuttersegel zieht uns mit 3 kn direkt gen Horta. Um 16h00 setzen wir das Groß wieder. Der Wind weht mit 5 Bf aus N. Wir wollen die Zeit nutzen, weil für die kommenden Tage NO erwartet wird. Es ist aber eine ziemliche Bolzerei, einfachere Konditionen sind aber nicht in Sicht.

Nachtwache: 21h00 bis 0h00. Heftige Regen- und Sturmböen begleiten meine Wache. Da wir ständig hoch am Wind fahren, schaffen wir nur 14 Nm in 3 h. Der Anker schlägt permanent, weil die Wellen über Deck spülen.

Essen:

Mittag: Spaghetti mit Ei, Schinken und Zwiebeln

**Samstag, den 20. April, 21. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

07h00: 35.34 N, 39.13 W , noch 542 NM bis Horta

18h00: 35.23 N, 39.02 W, noch 535 NM bis Horta

Etmal 18h00 76 NM,

Wetter: morgens bedeckt, Wind: flaut morgens etwas ab, Wetterbericht: NO für das gesamte Gebiet um die Azoren, sogar für weite Teile des Atlantiks

Welle: 4 m

Besondere Ereignisse:

Zum Ende meiner Morgenwache reißt plötzlich das Kuttersegel. Es dauert 1 Stunde, bis wir es geborgen und abgebaut haben. Wir sind alle nass bis auf die Haut. Um das Groß nicht zusätzlich zu gefährden, reffen wir Reff 3 und fahren etwas raumer.

Mit einem Mal wendet sich die Stimmung ins Negative. Immer mehr Optionen gehen den Bach hinunter. Noch ca. 540 Nm bis Horta, viel darf jetzt nicht mehr passieren. Das Kutter wird schnell wieder vorbereitet. Die gerissenen Bahnen rollen wir auf. Gegen 14h00 setzen wir das gereffte Kutter wieder. Mehrere Stunden liegen wir begedreht. Groß und Kutter bringen uns auf 1-2 kn, der Kurs ist rechtwinklig zu Horta. Wir sind ziemlich fertig.

In einer Windpause schlage ich vor, die Ersatzgenua für alle Fälle vorzubereiten. Es entsteht eine Diskussion. Horst möchte nicht mit Gewalt die Genua riskieren. Für mich ist es eine Frage der Seemannschaft, vorbereitet zu sein. Schließlich kommt Regen und Wind auf, die Option ist passé. Ich telefoniere mit Brigitte, sie sagt weniger Wind voraus. Das ist zwar schön, uns nützt aber nur eine Winddrehung, weil wir nicht vorankommen.

An Bord ist alles nass. Es tropft an vielen Stellen, auch auf die Kojen. Das Wasser, welches nachts und auch am Tag über uns hinweg fließt, findet immer wieder Wege nach innen. Gelegentlich komme ich mir vor, wie in einer Waschmaschine. Fenster und Luken sind alle von Wasser umspült, an den Seiten und auch über uns.

Gegen 17h00 klart es auf. Der Wind nimmt ab, wir haben nur noch 3 Bf. Eigentlich bräuchten wir ein vernünftiges Vorsegel. Ich möchte aber nicht mehr intervenieren, wir sind alle angespannt. Hoffentlich kommt irgendwann die erlösende Winddrehung. Um 18h00 endet meine Wache. Ich lege mich schlafen, um zu meiner Wache um Mitternacht wieder fit zu sein. Wir bekommen auch seit 24h keinen Wetterbericht. Kurzwelle und Wetter mögen sich wohl nicht.

Während meiner Freiwache hämmert der Anker ununterbrochen auf dem Deck herum. Genervt stehe ich auf, ziehe Ölzeug an und mache mich in der Dunkelheit auf den Weg nach vorne. Ich habe Sorge, dass der Anker mitsamt Kette ausrauscht. Mit ein paar Bändseln fixiere ich ihn. Dabei gerate ich bis zum Bauch unter Wasser. Aber ich bin gesichert. Anschließend gehe ich gar nicht mehr in die Koje. Ich übernehme Ernsts Restwache. Zum Ende meiner Wache springt auch noch die Aries von der Rolle. Beim Fixen des Problems werde ich noch einmal von einer Welle überrascht. Ziemlich genervt haue ich mich in die Koje. Wir befinden uns nicht auf einer Kaffeefahrt.

Essen:

Frühstück: Fischkonserve mit Knäcke, Nachmittags: Fleischbrühe

**Sonntag, den 21. April, 22. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

09h00: 34.48 N, 38.35 W , noch 529 NM bis Horta

18h00: 34.30 N, 38.11 W, noch 521 NM bis Horta

Etmal 18h00 75 NM,

Wetter: sonnig, Wind: NO 6-7, Wetterbericht: Ein Tief südlich von uns mischt uns auf, NO für das gesamte Gebiet um die Azoren, die Situation ist stationär

Welle: 4-5 m

Besondere Ereignisse:

Abwarten, abwarten, abwarten

Wir fahren KK 140-150°, 70° wäre angesagter. Das Tief südlich von uns soll nördlich über uns hinweg ziehen. Ein anderer Wetterbericht sieht es eher stationär. Auf seiner Nordwestseite herrscht Sturm mit 8-9 Bf. Das Sturmgebiet liegt etwa 100 Nm nordwestlich von uns. Wenn das Tief wirklich nördlich zieht, dürften wir südlich des Tiefs für kurze Zeit auch heftigen Wind bekommen. Allerdings sollte der Wind westlicher drehen und sich dann beruhigen.

Wir fahren jetzt schon 3 Tage gegen den Wind und nicht direkt auf Horta zu. Der Wetterbericht steigert die Moral auch nicht gerade. Von den USA bis zu den Azoren herrscht bis auf wenige Ausnahmen NO vor. Wir können nur abwarten. Gegen 8h00 bemühe ich mich aus der Koje, wasche mich und ziehe trockene, frische Sachen an. Dazu zählt meine vorletzte Hose. Ich genieße den trockenen Sonntag Morgen und mache Tee. Die anderen schlafen. Das Barometer steigt und steht in etwa bei 1030 mbar, ich habe langsam Zweifel, ob es funktioniert. Schließlich bewegen wir uns in einem Tief...

Den ganzen Tag schieben wir extreme Lage und warten ab. Die Situation ist mehr als ätzend, ständig spritzt Wasser über Deck und Plicht. Alles reine Nervensache: noch 500 Meilen, aber wir nähern uns nicht. Ein unberechenbares Tief stört unsere Kreise. Wir haben keinen Appetit und müssen uns zum Trinken zwingen. Das lausige Wasser hilft dabei nicht gerade.

Im Prinzip ist unsere „Ruheposition“ erträglich, die Aries läuft und unter Deck kann man sogar Lesen. Ernst hat die Zeitschrift Palsteek zwar schon mehrfach durch, jetzt liest er Bedienungsanleitungen von der Aries... und mit einer Winddrehung würde sich alles ändern. Theoretisch könnten wir in weniger als 5 Tagen auf Horta sein, vorausgesetzt das Ruder und die Restsegel halten durch.

Essen:

Kekse am Morgen, das war es.

**Montag, den 22. April, der 23. Tag auf See**

## Navigation und Wetter:

03h00: 34.13 N, 37.45 W , noch 512 NM bis Horta

18h00: 33.50 N, 37.12 W , noch 502 NM bis Horta

Wir sind ca. 100 Nm SO-versetzt, aber Horta doch etwas näher gekommen, KK 150

Wetter: bedeckt, Wind: flaut nachmittags etwas ab und dreht auf 20°, Wetterbericht:

Welle: 5-6 m, nachmittags 4 m

## Besondere Ereignisse:

Um 3h00 übernehme ich meine Wache. Ernst scheint bereits eingenickt zu sein und geht sofort zu Bett. Obwohl wir in einem Tief sein sollen, zeigt unser Barometer 1025 mbar. Das Boot stampt gegen die Wellen. Immer wieder schlägt dabei der Anker auf das Deck. 3 x versuche ich ihn neu zu fixieren, 3 x werde ich ziemlich nass. Die Stimmung bleibt gedämpft, wir kommen kaum voran. Ca. zehnmal versuche ich, Brigitte zu erreichen. Auch das klappt nicht.

## Georg steuert bei schwerem Wetter



Das Frühstück entfällt wegen der Schräglage. Ernst versorgt sich notgedrungen selbst aus dem Kühlschrank. Den ganzen Tag ergibt sich keine neue Situation. KK 150°, Groß in Reff 3, Kuttersegel gerefft. Unter diesen Umständen benötigen wir die neue Genua nicht. Daher bereiten wir sie auch nicht vor, obwohl das gerefft Kutter in der untersten Bahn Risse zeigt. Da das Segel ständig mit Salzwasser überspült wird, scheitert das Überkleben der Risse. Unser Fortkommen bleibt mühsam. Da wir mit dem gerefften Kutter weder Höhe noch

Geschwindigkeit verbessern, bleibt Horta als Ziel in weiter Ferne. Es lässt sich nicht einmal schätzen, wie lange wir noch benötigen.

Der Anker entwickelt sich zum Störenfried. Es gelingt nicht, ihn langfristig so festzubinden, dass Schläge unterbleiben. Abbergen verbietet sich aber bei der Schräglage und den Wellen. So hoffen wir weiter auf westlichere Winde.

Meine Wache von 21h bis 24 h verläuft ohne neue Gesichtspunkte. Aber um 22h30 fällt mal wieder das Ruder aus. Ich wecke den Rest der Mannschaft. Schnell räumen wir das Lazarett aus und legen das Steuerseil neu auf. Nach 40 Minuten sind wir fertig. Es sieht allerdings so aus, als wäre es nicht das letzte Mal. Kurz nach 0h liege ich in der Koje. Hemd und Hose lasse ich an, um die Kleider bis zum Morgen halbwegs trocken zu bekommen.

Essen:

Frühstück: 2 Fruchtschnitten, Mittag: Spaghetti Bolognese



**Dienstag, der 23. April, der 24. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

18h00: 34.02 N, 36.01 W, noch 450 NM bis Horta

KK 80-90°

Wetter: bedeckt, Wind: 20°, 5 Bf, ab 12h00 0°, 6 Bf. Wetterbericht: Unser Tief soll sich

Richtung Azoren bewegen

Welle: 4m, nachmittags 5 m

Besondere Ereignisse:

Meine Wache von 6h00 bis 9h00 verläuft problemfrei. Der Wind dreht langsam nördlicher, es kachelt immer noch mit 5 Bf. Nach meiner Wache beschließen wir, die Genua auszupacken. Horst ist wieder einmal gefordert. Wie schon in anderen Situationen ist er als erster mit auf dem Vorschiff. Leider müssen wir feststellen, dass die Genua alt und ein wenig verschlissen ist. Trotzdem bringen wir sie auf das Vorschiff und versuchen, sie am Stag aufzuziehen. Nach einer Stunde müssen wir aufgeben. Wind und Wellen helfen nicht gerade, aber das Segel ist so vertörnt und in sich verdrillt, dass wir sie zurück in die Plicht bringen und in aller Ruhe sortieren. Zwischenzeitlich hat der Wind noch ein wenig zugelegt. Wir lassen Groß in Reff 3 und das gereifte Kutter stehen. Für einige Zeit sollen wir keine Chance mehr haben, die Genua zu setzen. Trotz des Windes schaffen wir mit Groß und Kutter nicht mehr als 3-4 kn gen Osten.

Ersatzgenua in der Plicht



Nach diesem Manöver nehme ich mich noch des Ankers an. Er wird nach Horsts Rat mit einem Fender fixiert und gepuffert, für einige Stunden herrscht Ruhe. Anschließend koche

ich. Es dauert lange - fast eine Stunde - bis die Kartoffeln gar sind, weil der Herd nicht richtig warm wird.

Nachmittags versuche ich, Brigitte zu erreichen. Das Telefon ist aber seit 2 Tagen praktisch tot. Meine 2. Wache von 15h bis 18h verläuft ohne Vorkommnisse. Allerdings wird es gegen 18h00 wieder ruppiger, Wellen laufen regelmäßig übers Deck. Der Wind dreht aber langsam auf Nord und weckt unsere Lebensgeister. Kurs direkt auf Horta, zwar nicht schnell, aber konstant. Um 18h00 beträgt die Distanz noch ca. 450 Nm, einmal von meinem Heimathafen Termunten nach Oslo. Eigentlich ein Kinderspiel.

Lage am Wind



Gefühlt fahren wir jetzt 10 Tage gegen den Wind. Das zermürbt und der Spaß leidet. Wir empfinden alle gleich: Kreuz hatten wir genug. Als ich meiner Hoffnung Ausdruck gebe, bald mal wieder 150 Nm als Etmal vorzulegen, meint Ernst trocken: „Am Besten 3 Etmale mit 150 Nm. Es reicht!“ Um das zu erfüllen, müssen wir vorerst einmal die Genua testen. Mit Kutter wird das nicht zu machen sein.

Laut Wetterbericht um 18h30 zieht unser Tief nicht mehr nach Norden über uns weg. Es steht stationär und wir fahren mit Kurs 60° mitten hinein. Horst murmelt am Kartentisch es sei eine gute Route, mir kommt es eher wie Zweckoptimismus vor. Eine Wahl haben wir nicht wirklich.

Essen: Morgen: Tee, Knäcke, Wurst, Mittag: Kartoffeln, Karotten und Butter

**Mittwoch, der 24. April, der 25. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

0h00: 34.16 N, 35.37 W, noch 425 NM bis Horta

18h00: 34.55 N, 34.37 W

KK 80°, Etmal 97 Nm, 2300 Nm liegen hinter uns, 360 vor uns.

Wetter: bedeckt, Regenböen, Wind: N, 6 Bf, ab 4h00 0°, 8-9 Bf. Wetterbericht: Unser Tief hat immer noch keine klare Richtung. Wir fahren mitten hinein. Mittags soll es nördlich von uns sein, nachts soll es wieder südlich über uns wegziehen.

Welle: morgens 8m, nachmittags 5 m

Besondere Ereignisse:

Um 0h übernehme ich meine Wache. Die Aries hat bei Ernst viele Probleme bereitet, ich gehe daher mit etwas Sorge ans Werk. Wir fahren immer noch Groß in Reff 3 und das gereifte Kutter. Meine Sorge stellt sich als begründet heraus. 3 x fällt auch bei mir die Aries aus, weil die Steuerbänder von der Rolle springen. Der Wind hat generell zugelegt. Zwischen den Brechern, die von Zeit zu Zeit über Deck und Plicht hinwegfegen, lege ich die Seile wieder auf. Erstaunlicherweise werde ich kaum nass.

Um 3h00 übernimmt Horst, nach einer Stunde haben wir Sturm. Mit 8, in Böen 9 rauschen wir durch die Nacht auf Horta zu. Als ich morgens um 6 Uhr aufstehe, hat Horst die Aries längst außer Betrieb genommen und sitzt in der wasserumtosten Plicht am Ruder. Wir fahren insgesamt 3 volle Wachen, bis der Sturm nachlässt. Leider müssen wir später in Horta erfahren, das zu dieser Zeit in unserem Seegebiet 2 Yachten in Seenot geraten sind und bisher (Ende Mai) nicht wieder aufgefunden wurden. 8 Personen sind vermisst.

Horst im Sturm



Gegen 12h00 nach meiner Wache ziehe ich mich komplett um. Der Wind lässt nach und erlaubt mir, Brot aufzubacken. Mit Wurst und Käse schmeckt es herrlich. Gegen 15h00 lässt der Wind weiter nach. Jetzt sind wir sogar in der Lage, die Genua zu setzen. Da sie gut gefaltet ist, gelingt das Setzen zügig und problemfrei. Wir fahren jetzt 2 kn mehr. Die Genua steht nicht einmal schlecht. Ich bin erleichtert, weil wir jetzt eine Option mehr haben.

Wir räumen die Plicht auf, es kommt Platz, da die Genua vorne verbleibt. Und endlich erreiche ich Brigitte. Da ich am Steuer bin, reicht Horst mir das Telefon. Nach ca. 1 Minute ist das Wesentliche übermittelt, dann bricht das Gespräch ab. Kein weiteres Gespräch ist mehr möglich. Ich bin sehr froh, Brigitte etwas beruhigen zu können.

Der angelaschte Kompass



Gegen 17h00 kommt eine schwarze Wand auf uns zu. Wir rollen die Genua vorsorglich wieder ein, sie ist unser „last resort“. Der Wind legt wieder zu und heftiger Regen setzt ein. Am späten Abend fällt mal wieder das Steuer aus. Es tröstet nicht, dass Horst kommentiert, Rekordzeit der Reparatur 15 Min. Alle sind wach und nass.

Essen:

Gebackenes Brot, Käse, Wurst, Kaffee, Tee

**Donnerstag, der 25. April, der 26. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

03h00: 35.05 N, 34.31 W

18h00: 35.08 N, 33.41 W, noch 312 NM bis Horta

KK 80-90°, Etmal: 76

Wetter: bedeckt, Wind: 50°, 6 Bf, ab 12h00 8 Bf. Wetterbericht: Tief zieht südlich und behält uns im Griff

Welle: 5-6m

Besondere Ereignisse:

Nach Ernsts Wache übernehme ich um 3h00. Die Situation ist zum Verzweifeln. NO-Wind, wir fahren 350° mit 2-3 kn, Tendenz westdrehend. Gegen 5h30 kommt es nach einer Wende auf 100° zur „Ortsbesprechung“. Horst und ich beschließen, den Motor für einige Stunden zu nutzen, um generell östlicher zu kommen. Östlich von unserem Tief dürften wir südlichere Winde bekommen. Gegen 6h00 fahren wir mit Motor, Groß (Reff 3) und gerefftem Kutter auf 80° mit 5 kn. Zuvor werden die Backskisten und das laufende Gut gecheckt. Taue dürfen nicht an Deck liegen oder außenbords hängen. Ich notiere: wenigstens kommen wir voran. Das Gekreuze ohne Meilengewinn hängt uns zum Halse heraus. Für mich können wir so notfalls bis Horta durchziehen, mindestens sind 10-20 Stunden fällig!

Gegen 8h30 fängt der Motor an zu streiken. Es kann nicht wahr sein. Ernst identifiziert sofort ein Filterproblem. Aber haben wir ein Filter? Einmal mehr scheinen wir nicht gut vorbereitet zu sein. Ernsts Analyse stellt sich später als richtig heraus. Nicht nur das Vorfilter, auch das Dieselfilter und die Dieselpumpe sind in Mitleidenschaft gezogen. Keine schöne Situation.

Nach kurzer Diskussion setzen wir die Genua. Unmittelbar danach fällt das Steuer wieder aus. Langsam wird es unheimlich. Wir haben zwar in 10 Minuten die Reparatur durchgeführt, wissen aber auch, dass es nicht lange halten wird. Ich habe ein mulmiges Gefühl. Langsam aber sicher türmen sich die Probleme. Die Nerven liegen blank. Horst schließt ein Filterproblem kategorisch aus. Ernst ist für ihn nicht fähig, das Problem zu analysieren und zu fixen.

Als wir in der Kajüte diskutieren, wirft Horst uns sogar Unkameradschaftlichkeit vor, weil wir ihn nicht sofort abgelöst haben, als er zur Toilette wollte. Er blendet aber aus, dass ich meine Wache um eine Stunde verlängert habe, um ihm Gelegenheit zu geben, vor dem Anziehen des Ölzeugs diese Möglichkeit wahrzunehmen. Außerdem habe ich Ernst geweckt, ich musste ihm nur die Gelegenheit bieten, sich für die Wache anzuziehen.

Meine Bitte, Elmar über unsere Situation in Kenntnis zu setzen, lehnt Horst ab, weil wir kein Problem haben. Den Eindruck kann ich aber nicht mehr teilen. Im Laufe des Tages geht das Ruder noch 2 x kaputt. Einmal nach einer unfreiwilligen Wende von Ernst – die Kette in der Steuersäule springt ab – das zweite Mal ca. eine Stunde später. Der Wind nimmt laufend zu, wir haben teilweise riesige Wellen mit einer geschätzten Höhe von 8 m. Die Stimmung wird besorgter. Was tun? Und wir fahren mit 0° noch nicht einmal auf Horta zu.

Gegen 13h00 rufe ich Brigitte an. Sie gibt uns Wetterdaten von Horta: in den nächsten Tagen NO 5-6, später ostdrehend. Das haben wir schon seit Tagen!

Seit dem Morgen fahren wir auf dem 35. Breitengrad nach Osten. Gegen 22h30 erreichen wir 33.20 W. Der Quadrant zwischen 40 und 30 W präsentierte sich bisher von einer rauen Seite. Hoffentlich wird es noch einmal anders. Zum Abschluss 2-3 schöne Tage mit gutem Etmal!

Bei der letzten Reparatur des Steuer am Nachmittag gelingt es Horst, das Seil mehr anzuspannen. Wir hoffen, ja sind überzeugt, unser Problem gelöst zu haben. Nach unserer unfreiwilligen Wende habe ich das Steuer übernommen, erst gegen 19h00 nehmen wir die Aries wieder in Betrieb. Mit dem strammen Steuerseil können wir sie besser einstellen und sie läuft fortan ohne neue Aussetzer. Insgesamt habe ich an diesem Tage mehr als 10h Wache durchgeführt. Vollkommen fertig und frierend steige ich in die Kajüte. Horst bietet mir eine Wärmflasche an, die er mit Hilfe einer leeren Ginflasche realisiert. Ich bin ihm sehr dankbar, unser Stimmungstief liegt hinter uns.

Während meiner Wache habe ich in Gedanken unsere Vorräte reviewed. Sie gehen langsam zur Neige. Unsere Wassertanks sind bereits leer. Wir haben aber noch Kanister und Flaschen für mindestens eine Woche. Säfte und Alkohol sind verbraucht. Am Vortag haben wir die letzte Pampelmuse verzehrt.

Brot: nur noch Knäcke

Cornflakes: seit Tagen alle

Die Vorräte beschränken sich auf Kartoffeln, Reis, Nudeln und Fleischkonserven

Knabberzeug: 2 Tüten Bananenchips

Schokolade: Seit 10 Tagen alle

Essen:

Fischdose und Knäcke, Kochen nicht möglich

**Freitag, der 26. April, der 27. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

18h00: 35.31 N, 33.48 W, noch 307 NM bis Horta

Etmal: 70

Wetter: bedeckt, sonnig, Schauer Wind: 60°, 5-6 Bf, ab 12h00 8 Bf. Wetterbericht: Tief steht südlich

Welle: 6-7m, lange Dünung

Besondere Ereignisse:

Nach der Steuerreparatur verbringen wir eine ruhige Nacht. Auch die Aries funktioniert jetzt besser. Leider fahren wir seit einer Wende um 23h00 einen KK von 350° (real 330°). Wir kommen die ganze Nacht und den ganzen Tag Horta nicht näher. Die Distanz verharrt zwischen 305 und 309 Nm. Ätzend, aber wir nutzen die Zeit zum Kochen und Reinigen. Ich freue mich auf Horta, Ende der Nässe, Ende der Schaukelei, eine Dusche und Brigitte.

Der Tag vergeht ohne besondere Vorkommnisse. Wir erledigen alle eine Decksdusche. In einem Telefonat kündigt Brigitte für Sonntag eine Winddrehung nach Osten an. Unsere Wettervorhersage fällt aus, kein Empfang. Unsere Obstvorräte und Süßigkeiten, die wir in den Netzen an der Bordwand verstaut hatten, sind praktisch aufgezehrt.

Wache: 6h-9h, 15h – 18h

Essen: Reis und Gulasch

Vorräte in den Netzen schwinden



**Samstag, der 26. April, der 27. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

0h00: 35.42 N, 34.01 W

18h00: 36.29 N, 33.31 W, noch 257 NM bis Horta

Zähler: 6600, Etmal: 88

Wetter: bedeckt, KK 0°, real 340°, Wind: 50°, 5 Bf, gegen 7h00 dreht der Wind nach 140°

Welle: 5-6m

Besondere Ereignisse:

Nach 3 Stunden Schlaf stehe ich um 6h00 auf. Bisher stellen wir keine Wetteränderung fest. Erst um 7h00 dreht der Wind nach rechts. Ich überrede Horst, die Genua halb zu setzen. Von jetzt an rauschen wir mit 5-6 kn Fahrt auf Horta zu. Sonne und hohe Wellen, ein herrlicher Segeltag. Petrus scheint endlich die Signalanlagen auf grün für die Strecke Horta gesetzt zu haben. Jetzt können wir Gas geben!

Dauerschräglage



Gegen 10h30 löst sich der Kompass vom Sockel. Zudem stellen wir fest, dass der Ariesring auf dem Steuerrad abzufallen droht. Wir reparieren den Schaden hektisch in einer halben Stunde. Dann geht es in rauschender Fahrt weiter. Ich genieße das Segeln und bleibe den ganzen Tag im Ölzeug in der Pflicht. Erst gegen 17h00 gehe ich unter Deck und koche. Der Tag und seine seglerischen Eindrücke haben mich fasziniert.

Um 18h00 wird der Wind ruhiger und mit ihm die See. Leider dreht der Wind wieder nach links und kommt jetzt mit 4 Bf aus 120°. Die Abendwache verläuft ruhig, gleiches hoffe ich für die Nacht.

Essen:

Frühstück: Käse aus Dose, Mittag: Nudeln mit Schinken, Tomatensauce



## Sonntag, der 28. April, der 29. Tag auf See

### Navigation und Wetter:

06h00: noch 218 Nm bis Horta

18h00: 37.25 N, 32.11 W, noch 180 NM bis Horta

Zähler 6687 , Etmal: 86

Wetter: bedeckt, Wind: SO 3, Wetterbericht: Tief zieht südlich und behält uns im Griff  
Welle: 3-4m

### Besondere Ereignisse:

Wache: 3-6h, Gegen Protest von Horst setze ich die Genua voll. Das bringt 10° Höhe und 1 kn Geschwindigkeit. Wir lassen es laufen und am Ende der Wache heißt es: 218 Nm bis Horta. Zu diesem Zeitpunkt sehe ich, wie der Anker langsam nach vorne kippt. Schnell ziehe ich Ölzeug über und picke mich an. Glücklicherweise kann ich ihn mit der Kette sichern. Horst steht zwischenzeitlich auf und sichert ihn vorsichtshalber noch einmal. Anschließend serviere ich Frühstück und Kaffee.

### Horst beim Selbstportrait



Um 9h00 reffen wir aus. Wir fahren 40° mit 3kn, ideal wären 60°. Es fängt an zu regnen, der schöne Morgen verabschiedet sich. Ich lege mich noch einmal in die Koje und gönne mir 1 h Schlaf. Ein Frachter kommt in Sicht und zieht vor uns lang.

Am Nachmittag halten wir sogar 50°, es bleibt ein ruhiger Tag. Am Abend geht ein weiteres Schiff nördlich vorbei. In der Nacht sieht Ernst auf seiner Wache sogar ein drittes Schiff.

### Essen:

Morgens: Käse + Knäcke, Mittag: Reis, Cassoulet, Erbsen, Wurzeln

**Montag, der 29. April, der 30. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

06h00: 37.48 N, 31.48 W, noch 153 NM

22h00: 38.28 N, 30.51 W,

45° , nach Wende KK 180° ,

Wetter: bedeckt, Wind: 50° , 6 Bf, ab 12h00 8 Bf.

Welle: 3-4m

Besondere Ereignisse:

In der Nacht von 0-6 Uhr machen wir nur 9 Meilen in Richtung Horta gut, weil wir nicht anliegen können. Wir fahren den ganzen Tag bis etwa 15h00 auf KK45°, nördlich an Horta vorbei. Morgens regnet es teilweise heftig, gegen 10h00 reduzieren wir das Groß auf Reff 2, am frühen Nachmittag holen wir die Genua ein. Ich meine, dass wir versuchen sollten, uns weiter östlich zu legen, und dazu den Motor vorzubereiten. Notfalls sollten wir länger den Motor nutzen, um das Tief östlich zu verlassen. Horst signalisiert sein Einverständnis. Gegen 15h00 fangen wir an, den Motorraum zu öffnen, eine belastbare Diagnose für das Versagen des Motors steht noch aus. Horst steigt für mehrere Stunden in die Backskiste.

Wir bauen zunächst das Vorfilter aus, es ist total verdreckt und nicht mehr einsatzfähig. Gegen 17h00 rufen wir Elmar an, um herauszufinden ob es Ersatz gibt und wo es sich befindet. Es ist tatsächlich eins vorhanden. Wir reinigen das Gehäuse und bauen das Filter ein. Ernst will noch das Dieselfilter vorm Motor austauschen. Dazu steigt er in die Backskiste. Er kommt aber nicht weiter, weil ein Spezialschlüssel fehlt. Wir wollen es so versuchen, haben aber bereits Probleme mit der Befüllung des Vorfilters. Die Handpumpe saugt nicht an. Wir versuchen es über die Dieselpumpe des Motors. Wir starten ihn kurz, nachdem wir die Batterien besser angeklemt haben. Aber auch das Zündschloss scheint einen Wackelkontakt zu haben. Nach längeren Versuchen springt der Motor kurz an, bis der Restdiesel aus den Leitungen verbraucht ist.

Zwischenzeitlich verteilen sich Werkzeuge, Werkzeugkisten und Ersatzteile gleichmäßig über den Boden der Kajüte. Auch in der Plicht stapelt es sich: Segel, Werkzeuge, Dieselkanister etc. Ab 19h00 zwingt uns die hereinbrechende Dämmerung, unsere Aktivitäten zu unterbrechen. Ich dränge Horst, mit Elmar erneut Kontakt aufzunehmen. Wir benötigen einen Plan B. Brauchen wir Schlepphilfe? Sollten wir nach Flores ablaufen? Gäbe es andere Ziele, wenn der Wind nicht dreht? In einem Telefonat mit Brigitte erfahren wir, dass der Wind nachlassen soll und langsam über Ost südlicher drehen wird. Das wäre schon mal nicht schlecht.

Horst nimmt anschließend Kontakt mit Elmar auf. Alle unsere Maßnahmen sollten mit ihm abgestimmt werden. Elmar scheint erleichtert, von uns zu hören. Bisher haben wir ihm immer nur auf Band sprechen können. Zum Teil waren unsere Nachrichten nicht verständlich. Er ahnt zwar, dass nicht alles glatt läuft, hat jedoch kein eindeutiges Bild. Aus Vorsicht hat er bereits mit Bremen Rescue Kontakt aufgenommen. Er weiß daher, dass in Horta eine sehr gut ausgerüstete Seenotstation existiert. Auf dem Atlantik bergen sie allerdings in Notfällen nur mit dem Helikopter ab. Nur in der direkten Nähe von Horta (Faial) könnten wir Schlepphilfe beanspruchen. Wir befinden uns aber 100 Nm von Horta entfernt, Position 38.27 N und 30.52 W. Die gemeinsame Empfehlung lautet, so nah wie möglich nach Horta zu laufen, dann kann man über Hilfe nachdenken. Nach Aufnahme unseres Istzustandes will er noch einmal mit Bremen Kontakt aufnehmen und uns anschließend berichten. Ich koche erst einmal Nudeln mit Fleischklößchen und Zigeunersoße.

Der zweite Anruf bringt nicht viel Neues. Da wir keinen Wassereinbruch verzeichnen und noch manövrierfähig sind, gelten wir nicht als akuter Seenotfall. Auch wird bestätigt, dass der Wind in ein bis zwei Tagen auf  $150^\circ$  und einen Tag später Süd drehen wird. Die Empfehlung lautet: abwarten bis der Wind dreht. Am Donnerstag soll der Wind sogar westlicher als Süd drehen, bereits am Dienstag wird der Wind deutlich abnehmen.

Nach Bestätigung der zu erwartenden Winddrehungen beschließen wir, nicht weiter nördlich zu fahren, sondern eher nach Süden abzulaufen, auch wenn wir damit quasi die Distanz nach Horta vergrößern. Nach den Winddrehungen müssten wir dann Horta anliegen können. Die absolute Distanz ist nicht von Wichtigkeit. Wir wissen allerdings auch, dass sich ab Freitag ein neues Tief nähert, welches aller Voraussicht nach wieder Starkwind aus NO beschert. Bis dahin sollten wir also besser im Hafen sein.

Wegen der hohen Wellen ist eine Wende ausgeschlossen. Wir bereiten eine Halse vor und fahren anschließend  $180^\circ$ . Das Boot liegt jetzt deutlich ruhiger und wir gewinnen Zeit und eine verbesserte Ausgangsposition für unsere Annäherung an Horta.

Um 24h00 übernehme ich meine hoffentlich letzte Wache um Mitternacht. Ich muss etwas trinken und mache mir daher einen Tee. 1h30: Position 38.19 N, 30.54 W, 108 Nm bis Horta. Das Gesamtbild sieht jetzt gut aus, wir haben die Chance, zumindest an Faial heranzukommen, um mehr Optionen zu gewinnen.

Essen: Nudeln und Fleischklößchen.

**Dienstag, den 30. April, der 31. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

04h00: 38.15 N, 30.57 W, noch 110 NM

18h00: 37.44 N, 31.03 W, wieder 124 Nm nach Horta

KK 180° ,

Wetter: bedeckt, Wind: 100°, 6 Bf, Wetterbericht: Winddrehung angekündigt auf 150°, später eventuell 180°

Welle: 3-4m

Besondere Ereignisse:

Die Wache verläuft ohne Probleme. Ich verlängere bis 4h00 und lasse Horst schlafen. Er muss vom Vortag ziemlich erschöpft sein. Daher wird er nicht von alleine wach. Position 4h00: 38.15 N, 30.57 W, 110 Nm bis Horta. Bei langsamer Geschwindigkeit vergrößert sich unsere Zielentfernung geringfügig. Nach meiner Nachtruhe um 6h00 knien Horst und Ernst schon im Motorraum. Sie wollen eigentlich „nur“ entlüften und durch Ansaugen von Diesel aus einem der Tanks die Leitungen füllen. Leider gewinnen sie die Erkenntnis, dass eine Tankzuleitung unwiderruflich verstopft ist und dass der andere Tank eher Wasser und Dreck anstelle von Diesel liefert. Etwa 5 Liter werden in einen leeren Wasserbehälter gefüllt.

Diesel, Sand und Wasser



Da auch die Dieselpumpe total verdreht ist, geben wir nach einigen Stunden auf, einen der Tanks mit dem Motor zu verbinden. Die Lösung ist laut Ernst eine direkte Versorgung des Motors aus unserm Kanister. Ich reiche den Akteuren zwischendurch Wurst und Bitter Lemon. Gegen 12h00 sind alle Vorbereitungen für einen Startversuch fertig. Das Dieselfilter

vor dem Motor ist gewechselt, ein Schlauch verbindet den Kanister direkt mit dem Motor, die Leitungen sind gefüllt. Vorfilter und Pumpe sind „amputiert“ wie Ernst es ausdrückt. Zwischenzeitlich sind wir 12 Stunden auf KK 180°, die Entfernung Horta beträgt 120 Nm. Die Richtung nach Horta (Bearing) registrieren wir mit fast 70°. Sollte die Süddrehung eintreten, können wir jetzt Horta direkt anliegen. Es wird aber mindestens Donnerstag werden, da bisher von einer Winddrehung nichts zu bemerken ist.

Langsam reduzieren sich auch unsere Vorräte merklich. Wasser reicht zwar bis Ende der Woche aus, aber wir sollten unseren Verbrauch nicht übertreiben. Reis, Nudeln und Kartoffeln stellen ebenfalls kein Problem dar. Wir verfügen auch noch über einen Rest Wein, 5 Fischdosen, 3 Dosenschinken und Gemüse. Ein paar Reste von Elmar existieren auch noch. Obst, Leckerlis (bis auf eine Tüte Chips) und alles Frischgemüse sind verbraucht. Große Auswahl gibt es nicht mehr.

Um 12h45 läuft die Maschine! Man kann das nur als großes Erfolgserlebnis werten. Horst und Ernst haben wieder ganze Arbeit geleistet. Das hätten nicht viele bewerkstelligt. Nach dem Testlauf stellen wir den Motor sofort ab. Wir haben nur 15 l, Zur Feier opfere unseren restlichen Wein. Damit ist auch dieses Kapitel abgeschlossen.

Beim Aufräumen in der Backskiste lösen sich Drähte unserer Grauwasserpumpe. Horst ist „begeistert“, nach einer halben Stunde scheint auch dieses Dilemma hinter uns zu liegen. Ich koche einen Riesentopf Bratkartoffeln mit Ei und Kichererbsen, vorab gibt es rote Beete, anschließend öffnen wir eine Obstkonserve. Um 18h00 beginnt meine Wache. Die Peilung nach Horta beträgt nur noch 67°. Zuvor telefoniere ich mit Brigitte, die sich am nächsten Tag auf den Weg nach Horta machen wird. Sicherheitshalber gebe ich ihr die Telefonnummer von Elmar für den Fall, dass wir keine Verbindung mit ihrem Handy aufbauen können. Horst haut sich hin und schläft sofort. Seine Batterien sind erschöpft.

Immer noch keine Winddrehung. Sollten wir die falsche taktische Maßnahme verfolgen? Wir müssen Geduld haben... Der einsetzende Regen lässt eine Wetteränderung wahrscheinlicher werden. Um 21h00 wecke ich Horst. Der Wind fängt langsam an zu drehen, der nördliche Kurs bietet bereits deutliche Vorteile. Aus meiner Sicht sollten wir wenden und somit die Vorteile nutzen, bis der Wind endgültig auf 150°dreht.

Bei wenig Wind bereiten wir gemeinsam eine Wende vor. Allerdings verlieren wir im Dunkeln die Übersicht, weil unser Kompasslicht defekt ist. Zwei weitere Halsen bringen uns endlich auf Kurs. Zuletzt stellen wir die Genua auf Backbord ein. Wir liegen 50° bis 60° an. Der direkte Kurs nach Horta steht noch aus. Jetzt lege auch ich mich hin und schlafe ein paar Stunden.

Essen:

Mittag: Rote-Beete-Salat, Bratkartoffeln, Ei, Kichererbsen, Obstkonserve

**Mittwoch, der 1. Mai, 32. Tag auf See**

Navigation und Wetter:

10h00: 38.00 N, 30.16 W, noch 87 NM, Zähler 8668

18h00: 38.11 N, 29.52 W,

KK 80° ,

Wetter: bedeckt, Wind: 130° bis 140 °, 5 Bf,

Welle: 3-4m

Besondere Ereignisse:

Mitten in der Nacht um 1h30 wache ich auf, weil die *Lilliepad* heftig stampft und krängt. Eine Regenböe pfeift über uns weg. Ich falle aus der Koje und sage Ernst, dass wir sofort die Genua einrollen sollten. Er wusste nicht einmal, dass Horst und ich die Genua abends gesetzt hatten. Ruck zuck bergen wir die Genua und das Schiff liegt deutlich ruhiger. Bis zu meiner Wache um 3h00 bleibe ich auf. Das Wetter beruhigt sich wieder. Da wir kaum vorankommen (ca. 2 kn am Wind) rolle ich schließlich die Genua halb aus. Wir fahren 4 kn KK 40°. Gegen Ende meiner Wache unterschreiten wir die 100 Nm-Distanz, allerdings kommt der Wind immer noch aus 130°. Wir können Horta noch nicht anliegen. Um 7h00 lege ich mich für 3-4 Stunden in die Koje. Um 10h00 essen wir zur Feier der Unterschreitung 100 Nm unsere letzte Tüte Chips.

Wetter: grau und Regenschauer, hoch am Wind, permanent 40° Schräglage, es wird uns bis zuletzt nichts geschenkt.

Kurze Zeit später fängt die Genua an, zu reißen. Wir rollen sie ein. Der Wind kommt aus 130°-140°. Es wird immer besser. Mit unserem Kutter schaffen wir etwa 3 kn, wir müssen jetzt mit diesem Segel durchhalten. Wenn alles gut geht, können wir um Mitternacht 40 Nm vor Horta sein. Wir liegen jetzt KK 80° an, uns fehlen 10° Richtung Horta, wahrscheinlich machen wir zu wenig Fahrt oder die Wellen drücken uns zu sehr. Den ganzen Tag gibt es keine besonderen Vorkommnisse. 17h00 Mittagessen. Brigitte dürfte bereits auf Faial angekommen sein. Ich kann sie aber telefonisch nur auf Band erreichen.

Wetterbericht: Wind soll auf S gehen. Horst hat einen Bericht für Elmar über notwendige Reparaturarbeiten verfasst. Ich korrigiere und ergänze ihn. Die Liste ist lang: Aries, Steuer, Segel, Motor, Seewasserpumpe, Tanks, Tauwerk, Batterien; Ankerarretierung.

Meine Wache 21h00 bis 24h00, keine Vorkommnisse. Der Wind dreht weiter nach rechts.

Essen: Reis, Bohnen, scharfe Soße

**Donnerstag, den 2. Mai, 33. Tag auf See**

08h00: 38.25 N, 29.13 W, Zähler 8668  
KK 110°, Etmal seit 18h00 37 Nm, noch 29 Nm  
11h00: 38.27 N, 29.05 W, Zähler 6955  
Wetter: bedeckt, Regen Wind: 150°, 5-6 Bf,  
Welle: 4-5m

**Besondere Ereignisse:**

Seit 8h00 fahren wir in Spitzen KK 120°. Der Kurs bietet einen Anlieger auf südlich Horta! Auf der Wache gibt es Tee. Es geht aufwärts! Es folgt ein fulminantes Frühstück: Bratkartoffeln, Ei, Erbsen und Möhren. Vorher waschen wir Teller und Tassen, dann wecken wir Ernst. Unser KK schwankt zwischen KK 100° bis 110°, der Wind kommt jetzt aus 150°. Wir laufen volle Höhe mit 2-3 kn. Die Süddrehung des Windes ist bisher nicht eingetreten, würde uns aber sehr helfen, um uns von der Südküste Faial frei zu halten. Brigitte kann ich auf ihrem Handy nicht erreichen, ich hoffe, dass sie ihre Mailbox abhören kann.

Ich bitte Horst, Elmar noch einmal wie vereinbart upzudaten. Er hält es aber nicht für nötig, zumal sich unsere Handies bereits melden und schwache Netzkontakte ausweisen. Um 11h00 sind es noch 21 Nm bis Horta. Position: 38.27 N, 29.04 W. Unsere Geschwindigkeit beträgt 2,5 kn. Unser Kurs liegt nach wie vor etwas zu nördlich, um direkt Horta anlaufen zu können. Ich hoffe immer noch auf die angesagte Süddrehung. Um 12h00 zieht eine Regenböe über uns hinweg mit etwa 50 m Sicht. Nach wie vor halten uns die Elemente fest im Griff.

Um 15h00 liegen noch 10 Nm vor uns. Wir können immer noch kein Land sehen, obwohl die Küste nur noch 5 Nm entfernt ist. Ich rufe Brigitte auf dem Handy an und kündige unsere Ankunft für den Abend an. Zuvor müssen wir aber noch an der Südküste vorbei. Das erfüllt mich noch mit Sorge.

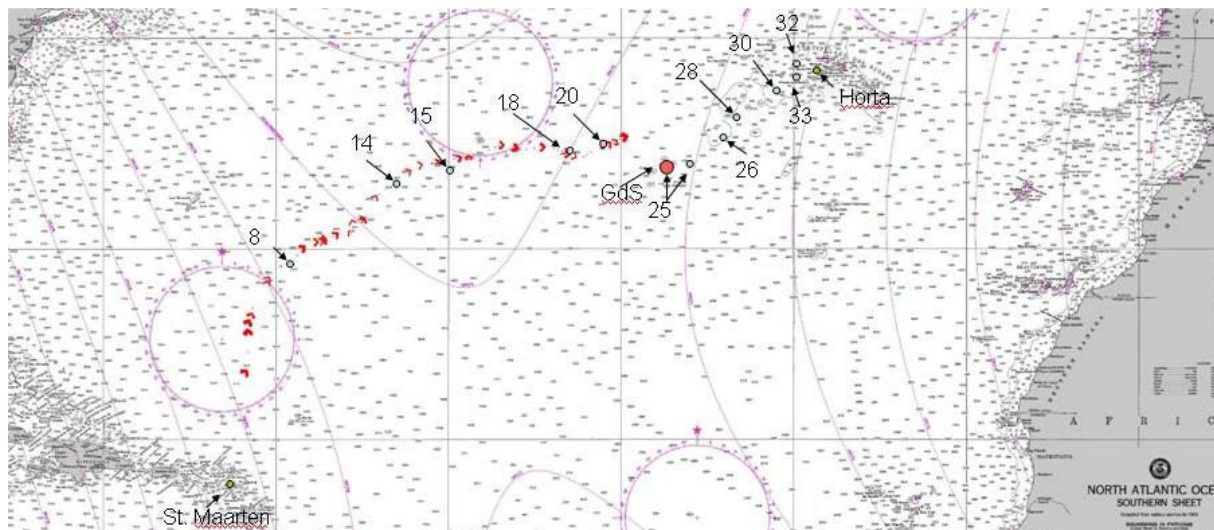
Gegen 17h00 taucht zwischen Wolkenfetzen bereits Faial auf. Wir benötigen jetzt Motorunterstützung, um an den Felsen der Südküste durchzulaufen. Unsere innere Spannung steigt. Wir ziehen Ölzeug an und ich setze mich an das Ruder. Nach einigen Minuten geht Horst aber wieder an den Kartentisch. Er weigert sich, die Maschine anzuwerfen, weil er zu viel Kränkung befürchtet. Ernst und ich bleiben etwas verwundert in der Pflicht zurück. Nach 15 Min sehe ich eine Feldswand in ca. 2-3 Nm vor uns. Das bedeutet, entweder starten wir den Motor, oder wir wenden und gehen auf Kurs 220. Eine dritte Option wäre Schlepphilfe anzufordern, bei 4-5 m Welle nicht gerade eine sympathische Option. Schließlich sieht Horst ein, dass der Motor unsere beste Option darstellt, wenn wir Horta abends noch erreichen wollen.

Wir starten den Motor, er springt sofort an. Die Anspannung ist allen anzusehen. Nach weiteren 5 Min. bergen wir das Kuttersegel. Ich steuere so hoch wie möglich an den Wind. KK 120 -130 (real 100 bis 110), bei Wind aus 150° bewegen wir uns mit Motor und Gross (Reff 3) gerade einmal mit 1-2 kn vorwärts. Bis Horta sind es runde 10 Nm. Mir ist klar, dass ich bei Motorausfall sofort eine Nothalse einleiten müsste, um von der Küste frei zu bleiben. Horst verfolgt unseren Kurs auf dem PC. Alle 15 Minuten reckt er seinen aufrechten Daumen durch das Schiebeluk: bis jetzt ist alles ok. Nur Ernst sitzt relativ gelassen in der Pflicht. Er ist sicher, dass der Motor 5-6 Stunden durchhalten wird. Nach einer Stunde falle ich um 5° ab, unsere Geschwindigkeit steigt auf fast 3 kn. Nach einer weiteren Stunde gebe ich weitere 5° nach, die Geschwindigkeit steigt weiter. Um etwa 19h30 sehe ich endlich den Felsen vor der Südküste Hortas. Ich kann weiter abfallen. Jetzt fahren wir mit 5-6 kn, notfalls könnte ich

ohne Motor den Hafen erreichen. Unsere anfängliche Spannung weicht einer nicht beschreiblichen Euphorie: in anderthalb Stunden dürfte alles geschafft sein!

Bei Dämmerlicht sehen wir schließlich die Hafensemole und Hafeneinfahrt vor uns. Bis zuletzt lassen wir das Großsegel stehen. Dann machen wir am Anlegesteg fest, wo Brigitte bereits auf uns wartet. Es ist geschafft! Um 21h15 sind die Leinen fest. Beim Festmachen helfen Brigitte und der Hafenmeister mit. Wir drei können kaum aufrecht stehen, weil der Boden zu sehr schwankt.

Während wir noch festmachen, kommen 5 jugendliche Franzosen auf uns zu. Sie fragen uns, ob wir etwas gesehen haben. Zunächst verstehen wir nicht, aber langsam wird klar, ein französisches Segelboot, die „Grain de Soleil“, ist seit dem 24. April vermisst. Zum Zeitpunkt ihres Notrufes waren wir keine hundert Meilen von der Yacht entfernt. 3 Segler im Alter zwischen 25 und 35 waren als Mannschaft an Bord. Am 24. haben wir laut Logbuch 8 m Wellen geschätzt. Die Freude über unsere Ankunft weicht einer gewissen Beklemmung. Vielleicht haben nur 100 Nm Distanz uns vor Schlimmerem bewahrt.



Tag 8: Ruder festgelaufen

Tag 15: Starkwind, Rekordetmal 152 NM

Tag 20: Kuttersegel reißt

Tag 26: Motor fällt aus, 3x Ruderausfall

Tag 32: Warten auf Winddrehung

Tag 14: 1.Reparatur der Aries

Tag 18 2. Ariesreparatur, Riss Genua

Tag 25 Sturm, Notsignal der GdS

Tag 30: Motorreparatur

Tag 33: Motor läuft aus Kanister, Horta



### 3. bis 8. Mai, Erholung in Horta

Nach dem Festmachen gehen alle auf ein kurzes Bier in Peter Café Sport, ein renommiertes Seglerlokal in Horta, dem bereits Chichester seine Aufwartung gemacht hat. Nach einem Bier verlangt es uns nach einem trockenen und ruhigen Bett. Brigitte, Horst und ich übernachteten in einem Hotel, Ernst bleibt an Bord. Mir fällt das Laufen zum Hotel schwer. Auch in der Nacht wache ich mehrfach auf und klammere mich an mein Bett. Alles schwankt noch fürchterlich, insgesamt geht das noch mehr als 3 Tage so.

Nach der Ankunft



Die 5 Tage in Horta vergehen schnell. Die ersten zwei Tage steht Aufräumen und Reinigen der *Lilliepad* auf der Agenda. Zunächst verholen wir die *Lilliepad* in den Seglerhafen, dann bauen wir die Segel und den Anker ab. Die durchgescheuerten Stagreiter des Kutters werden von unseren Schiffsnachbarn ehrfurchtsvoll begutachtet. Das Salzwasser hat während unserer Überfahrt der *Lilliepad* ziemlich zugesetzt, der braune Rost ist an Deck und Aufbau nicht zu übersehen. Die auf St. Maarten gekauften Tassen sind reif für die Mülltonne. Die immer noch feuchte Wäsche geht in die Reinigung. Dann nehmen wir uns die *Lilliepad* vor. Auf meiner Agenda steht Vorschiff, Toilette und Pantry. Ernst beschäftigt sich mit Kajüte und Plicht.



Durchgescheuerte  
Stagreiter

Immer wieder treffen wir auf die französischen Jugendlichen, die wild entschlossen sind, einen Monat mit einem Charterschiff (Katamaran) nach ihren vermissten Freunden zu suchen. In Lorient hat sich ein Krisenstab etabliert, der die Suche koordiniert. Die portugiesische Marine hat die Suche bereits eingestellt, die französische Marine sucht weiter und hat ein Flugzeug zu den Azoren entsandt. Unser Logbuch wurde bereits ins Französische übersetzt und dem Krisenstab zur Verfügung gestellt. Ich glaube, es stellt für die Suche keine große Hilfe dar, weil wir nichts gesehen haben.

Grain de Soleil



Suchflugzeug



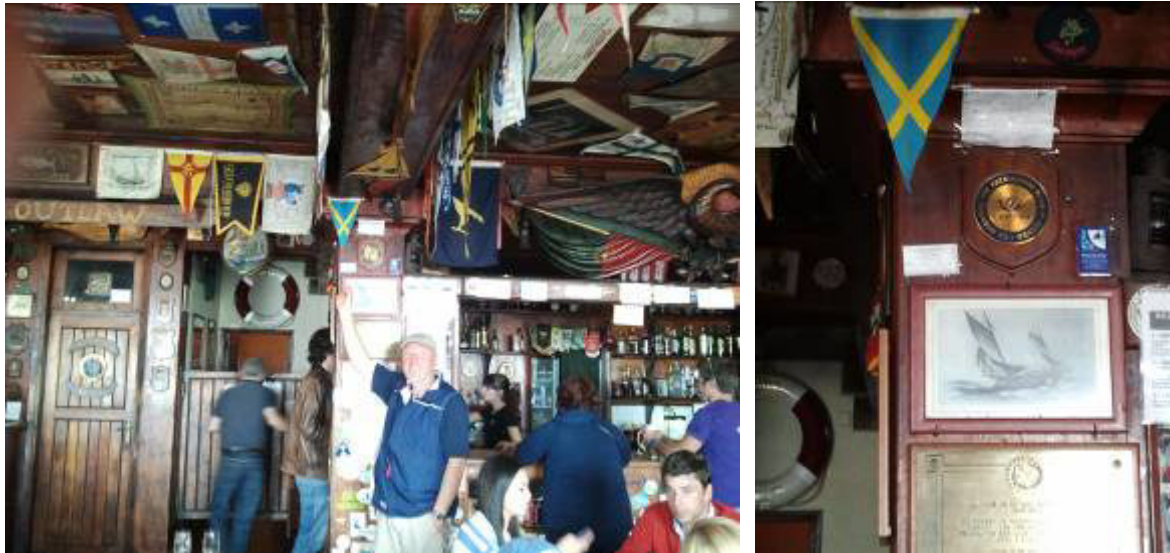
Suchmannschaft



Nach zwei Tagen erfahren wir, dass zwei weitere Schiffe seit der letzten Aprilwoche vermisst sind. Eine südafrikanische Yacht mit 3 Norwegern, einer Dänin und einem Engländer ist vermutlich gesunken. Das Schiff hatte den Namen „Lady Domina“. Weiter wurde ein Einhandsegler vermisst, der erst zehn Tage später auf der Insel Flores wieder auftaucht. Flores, eine Insel 150 NM nordwestlich von Faial, hatten auch wir als eventuelle Ausweichinsel in Erwägung gezogen. Und immer wieder laufen Segler mit zerfetzten Segeln in Horta ein. Der tagelange Sturm aus Nordost hat offensichtlich nicht nur uns zugesetzt. Am Ende der 5 Tage sagte der einzige Segelmacher in Horta zu uns, dass er bereits bis Oktober ausgebucht sei. So ein Frühjahr hat er seit 10 Jahren auf Faial noch nicht erlebt. Den ganzen März und April war ausschließlich Sturm und Starkwind, absolut nicht typisch für die Azoren.

Die 5 Tage in Horta vergehen schnell. Am 3. Tag machen Brigitte und ich ausgiebige Spaziergänge, ab und zu treffen wir Ernst, der viel in Peter Café Sport sitzt oder mit anderen Seglern ein Bier teilt. Auch Horst taucht ab und zu am Hafen auf. Er mietet sogar ein Auto, um die Insel zu erkunden. Wir alle benötigen Zeit, das Erlebte aufzuarbeiten und genießen die Ruhe an Land. An dieser Stelle möchte ich Horst als Skipper ein deutliches Kompliment machen. Er hat als Skipper eine seemannschaftlich hervorragende Leistung erbracht. Ich möchte hervorheben, dass er immer als Erster in schwierigen Situationen zugefasst hat und auf manchen Schlaf während seiner Freiwachen verzichten musste. Sowohl bei Arbeiten auf dem Vorschiff, bei allen Reparaturen und auch beim Kochen und Abwaschen hat er sich nicht aus der Affäre gezogen. Das Ankommen in Horta wäre ohne ihn nicht gelungen.

Immer wieder treffen wir die Franzosen, die sich auf die Atlantiksuche vorbereiten und sprechen Ihnen Mut zu. Einer hat sogar seinen Job aufgegeben, um an dieser Mission teilzunehmen. Im Wesentlichen warten sie auf ein Gerät von der französischen Marine, mit dem sie auf 15 Meilen Wärmeunterschiede ausmachen können. Trotzdem halte ich die Erfolgchance für gering, wie sich leider später auch bewahrheiten soll.



Peter Café Sport, Luv-up-Wimpel

Am 4. Tag hänge ich in alter Tradition zu einer Atlantiküberquerung in Peter Café Sport einen Wimpel vom Luv up Jemgum auf und bekomme als Gegengeschenk einen Wimpel des Cafes überreicht. Jetzt ist auch der Luv up hier in Horta verewigt. Es wird aber auch Zeit, schließlich haben wir 7 Monate zuvor das 100-jährige Jubiläum des Vereins gefeiert.

Am nächsten Morgen besorge ich mit Ernst Farben und Pinsel. Wie es nach einer Atlantiküberquerung üblich ist, wollen wir im Hafen ein Bild malen. Es symbolisiert eine nochmalige Rückkehr nach Horta. Als Motiv wählen wir den Luv-up-Stander über der Möwe des Wimpels von Termunten. Damit sind auch der Verein von Ernst und mein Zweitverein bedacht. Natürlich wird auch der Name *Lilliepad* und die Jahreszahl eingebracht.



Bild an der  
Pier von  
Horta

Für den Abend habe ich noch eine Flasche Rotwein besorgt. In der Plicht wollen wir Abschied von der *Lilliepad* nehmen, bevor wir am nächsten Morgen die Insel Faial verlassen. Bei unserer kleinen Zeremonie lassen wir das Erlebte noch einmal Revue passieren. Es war teilweise hart, es gab aber auch viele schöne und einmalige Momente. Und wir sind aus eigener Kraft angekommen. Weder Ernst noch ich würden auf die Reise verzichten wollen. Alle Mannschaftsmitglieder haben etwa 5 kg Gewicht eingebüßt. Es mag teilweise am Smutje liegen – ich habe mich um den Job nicht gerissen -, aber es liegt auch daran, dass wir an 15 Tagen von 33 auf See nur einmal eine Mahlzeit am Tag bekommen haben, an einigen Tagen ist sogar diese entfallen. Auch nach 5 Tagen sind wir immer noch müde und haben nicht alles verarbeitet, aber die Reise wird in unserer Erinnerung immer einen hohen Stellenwert behalten.

Kreuzschiff vor Horta

