

# Mit dem GreyHound-Bus in die Karibik

von Dagmar Ibe und Dietmar Segner



SY GreyHound - unser „Bus“

## Wie es begann

Es soll hier nicht die Rede von einer Busreise sein, sondern die Transatlantikreise mit unserer SY Greyhound im Jahre 2011/12. Der „Überlandbus“ spielte dann doch noch eine Rolle, aber davon später mehr. Zunächst ein paar Worte zur SY Greyhound: In den Jahren 2007 und 2008 haben wir ein von Berckemeyer Design gezeichnetes 48-Fuss Aluminiumschiff bei den Werften Benjamins (Kasko in Alu geschweisst) und Siemer Jachtservice (Ausbau und Technik) bauen lassen. Nach ersten Probefahrten in 2009 nach Finnland und in 2010 zu den schottischen Hebriden sollte es in 2011 dann zur letzten Probefahrt auf den Atlantik gehen. Zunächst hatten wir, das sind Dagmar und ich, eine Reise zu den Kanarischen Inseln geplant. Die Route für die Rückreise blieb zunächst offen, entweder sollte es über die Azoren zurück nach Nordeuropa gehen oder die Reise sollte Richtung Westen weitergehen. Letztlich gab ein Geschenk den Ausschlag: Dagmar bekam einen Segelführer über die Virgin Islands geschenkt und entschied beim Anschauen der türkisblauen Ankerbuchten: „Da will ich hin!“ hörte man sie nur noch sagen ....



Abfahrt auf den Kanarischen Inseln

## Die Reise

Nun ist die Anreise mit dem eigenen Boot doch noch etwas anderes, als wenn man ein Flugticket im Internet kauft. Also galt es, die Wochen an Bord unseres Bootes mit den beruflichen Erfordernissen, den Monatskarten der Winde auf dem Atlantik, mit den Hurricane-Risiken und mit den Möglichkeiten, das Schiff sicher in der Karibik zu „parken“ zu koordinieren. Letztlich sah der Plan vor, über Weihnachten und Neujahr über den Atlantik zu segeln, das Boot dann in der Marina Jolly Harbour/Antigua liegen zu lassen, während der Frühjahrsferien dann

Insel-Hopping in den Leeward Islands und den Virgin Islands zu machen und dann im Mai 2012 das Schiff als Decksfracht von St. Thomas aus wieder nach Europa transportieren zu lassen. Durch den Transport wurde es möglich, dass wir noch einige Wochen in der Karibik verbringen konnten, anstatt sofort wieder zurück zu segeln.



Das zuverlässigste Crewmitglied: Unsere Monitor Windselbststeuerung

### Die Technik

Unsere GreyHound ist ein 48-Fuß Einzelbau in Aluminium. Nach 5 Jahren erfolgloser Suche in ganz Europa nach einem Alu-Schiff, das unseren Vorstellungen entspricht, hatten wir uns entschieden, bei Martin Menzner (Stein bei Kiel) von Berckemeyer Design unser Wunschschiiff zeichnen zu lassen. Relativ schlank, besonders im Bugbereich, Festkiel, aber nicht mehr als 2,0 m Tiefgang, Kuttertakelung, nur 4 Kojen, aber dafür eine Menge Sicherheit und Stauraum und ein gut geschütztes Cockpit sollte das Schiff haben. Die Werften Benjamins in Emden (Schweißen des Kaskos) und Siemer Jachtservice in Barßel (Ausbau, Installationen) haben dann die Pläne in ein reales Schiff umgesetzt. Der ganze Prozess war intensiv, aber erstaunlich problemlos. Doch das ist eine ganze andere Geschichte.

Wichtig war uns bei der Auslegung des Schiffes, dass es möglichst nachhaltig betrieben werden kann. Bewusst haben wir auf einen Generator zur Stromerzeugung verzichtet. Ein derartiger Generator braucht nicht nur Diesel, sondern erzeugt auch eine Menge Lärm und Gestank. Beides möchte man in einer ruhigen Traum-Ankerbucht definitiv nicht. Weiterhin muss man auch bei einem Generator alle 150 bis 200 Stunden einen Ölwechsel durchführen. Wenn er jeden Tag 5 Stunden läuft also alle 4 Wochen. Es gibt definitiv Schöneres als sich bei 30°C in einer engen Backskiste mit dem Ölwechsel zu beschäftigen und dann das Altöl mit sich herumzuschleppen, da man es nicht überall umweltgerecht entsorgen kann.

Bleiben also als Energiequelle noch Sonne und Wind. Und Sparen. Fangen wir bei Letzterem an. Es lohnt sich genau zu schauen, wo der meiste Strom verbraucht wird. Üblicherweise sind dies der Autopilot und der Kühlschrank/Freezer. Wir haben zwar einen leistungsfähigen Simrad/Jefa-Autopiloten, fahren aber auf Langstrecke fast ausschliesslich mit einer rein mechanischen Windfahnensteuerung (Monitor von Scanmar International, USA). Die hatte sich bereits bei 2 Atlantikquerungen auf unserem vorherigen Boot bewährt. Sie verbraucht keinen Strom, macht keinen Lärm, ist extrem zuverlässig und lässt sich im Falle eines Falles selbst reparieren. Damit sparen wir schon mal etwa 100 bis 120 Ah pro Tag. Unser Kühlschrank hat spezielle Vacuum-Isolierpaneele, die bei 30 mm Dicke eine PU-Schaum-Isolierung von 100 mm übertreffen, wodurch die Laufzeit des Kühlaggregats deutlich reduziert wird. Weiterhin sind alle Fahrlichter und sämtliche Beleuchtung unter Deck mit LED ausgerüstet. Es lohnt sich auch zu prüfen, wie viel Strom zum Beispiel der Kartenplotter verbraucht und gegebenenfalls das zu installierende Modell dementsprechend auszuwählen. Unserer (Simrad NX-45) verbraucht 2,3 A, der neueste Plotter mit integrierter Festplatte und schnellerem Bildaufbau verbraucht 4,5 A. Auf den Tag hochgerechnet sind das 50 Ah mehr am Tag. Auf vielen Schiffen wären das 2 Stunden Motoren pro Tag mehr für keinen ernsthaften Vorteil.

Letztlich haben wir auch geprüft, welche Geräte Strom verbrauchen, ohne irgendetwas zu tun. So verbraucht zum Beispiel unser Victron phoenix multiplus Inverter 1,2 A, ohne dass irgendein Verbraucher Leistung abfordert. Also abschalten, denn 230 V braucht man ja nur selten. Die Elektrowinch (Andersen) braucht 0,5 A In Ruhe. Die haben wir unterwegs aber meist angelassen, da sie hilfreich sein kann, wenn in einer Böe schnell gereift werden muss.

Von Sunware haben wir 3 Paneele SW5066 auf dem Doghouse und 4 Paneele SW5065 vor dem Traveller auf dem Aufbau installiert. Insgesamt haben diese 399 Wp, was aber eher theoretischer Natur ist. In der Realität haben die Paneele im Durchschnitt 85 Ah pro Tag erzeugt. Diese Stromproduktion wurde durch zwei Faktoren begrenzt: bei dem gewählten Installationsort ist es unumgänglich, dass ein Teil der Zellen durch den Großbaum abgeschattet ist und damit das entsprechende Paneel fast keinen Strom erzeugt. Weiterhin waren die Batterien oft voll, so dass der Regler eine weitere Stromerzeugung verhindert hat. Auf dem Bügel am Heck haben wir weiterhin einen Superwind 350 Windgenerator. Beim Segeln vor dem Wind erhält der Windgenerator natürlich nicht so viel Wind, aber in den Phasen mit 25 kn und mehr Wind reichte es dann trotzdem, noch ein paar Ampere zusätzlich bereit zu stellen.

Zusammenfassend können wir sagen: ein Leben ohne Generator ist mit etwas Überlegung möglich und dann durchaus angenehm. Als Einschränkung mussten wir lediglich akzeptieren, dass wir Waschmaschine und Geschirrspüler nur verwenden konnten, wenn Landstrom zur Verfügung stand.

## Die Wellen

Böse Zungen behaupten, mit achterlichem Wind über den Atlantik zu segeln sei trivial - wenn man ein Fass in Las Palmas ins Wasser wirft, würde es auch irgendwann in der Karibik ankommen. Da ist etwas Wahres dran, und es ist auch sicher eine größere Leistung, die Nord-West-Passage zu bezwingen. Es ist auch in der Regel schwieriger, bei Nordwest 5-6 nach Helgoland zu kreuzen oder im Englischen Kanal das Verkehrstrennungsgebiet zu queren, als raumschots bei 5-6 Bft gen Westen zu schippern. Dennoch hat der Atlantik etwas, und es ist schon ein anderes Gefühl, wenn hinter einem 500 sm, vor einem 2300 sm, wenn unter einem 4000 m Wasser sind, und wenn „Einlaufen“ in einen Hafen keine Option ist. Auch läuft das Projekt nicht unter dem Titel Expedition oder „sich etwas beweisen“, sondern das Ziel war, den Urlaub und die schöne Zeit zu genießen. Das machten die Wellen zeitweise schwer. Wir hatten von Anfang an 5 bis 6 Bft Wind, und schnell hatte sich eine See von 3 bis 4 m aufgebaut. Anders als bei den üblichen Nord- und Ostsee-Törns ist man ja nachts auch nicht im Hafen und kann sich ruhig aufs Ohr legen .... Eigentlich triviale Alltagstätigkeiten in Bad und Küche werden zu schwierigen Projekten, die Balance, Geschicklichkeit und optimales Timing erfordern. Zumindest einmal klappte es mit dem Timing nicht so gut: das gerade angerührte Frühstücksrührei schwappte genau in dem Moment aus der Schüssel, als die darunter befindliche Gewürzschublade offen stand und das Ei zielstrebig neben der Besteckschublade auch alle Gewürzdosen traf und die Deckel verklebte, bevor es dann teilweise noch auf dem Kajütboden landete. Die Bordfrau war „not amused“!

Nach drei Tagen hat man sich dann an die Schiffsbewegungen einigermaßen gewöhnt, und nachdem die ersten 20.000 Wellen nicht ins Cockpit eingestiegen sind, ist es dann auch entspannender. Dazu trägt das sichere, tiefe



Cockpit unseres soliden Schiffes, die angenehmen Bewegungen des Rumpfes mit dem scharfen Bug und das feste Doghouse bei. Man fühlt sich wie in „Abrahams Schloß“. Das Schlafen wird erleichtert durch einen auf den Namen „Klaus“ getauften, mit kleinen Styroporkügelchen gefüllten langen Sack. Man kann sich da richtig schön hinein schmiegen, bis man dann wie am Strand in einer Kuhle liegt und der Körper beim Rollen des Schiffes nicht in der Koje hin- und her rollt. Die Idee hatten wir von Boris Herrmann, der es damit um die Welt geschafft hat

Freiwache mit „Klaus“



Zu Weihnachten wurde es dann etwas ruhiger (Wellen nur noch 2,5 m), so dass wir das Heiligabend-Festessen zwar mit Antirutsch-Tischsets, aber am Kajüttisch im Salon genießen konnten. Es gab geräucherte Entenbrust an Mango als Vorspeise, frisch gefangenen Mahi-Mahi in Butter kurz angedünstet mit Limonensauce als Hauptgang, und in Butter-Orangen gebratene, mit Rum flambierte Bananen zum Dessert. Das ist dann doch ein angenehmer Fortschritt gegenüber den vor 30 Jahren üblichen warm gemachten Konservendosen mit serbischer Bohnensuppe....

Leider wurden die Schiffsbewegungen zum Jahresende wieder unangenehmer. Es überlagerten sich die ca. 3 m hohe Windsee von achtern mit einer von einem Wintersturm im Nordatlantik aus Norden anlaufenden Welle, so dass es eine sehr unregelmäßige See mit 3,5 m bis 4,5 m Wellen und Kreuzseen gab. Auch ein 250 sm vor uns laufender 56-Fuß-Katamaran klagte über die Schiffsbewegungen.

Frischer Fisch! Mahi-Mahi satt



### Ankunft

Der Landfall an sich ist in den Zeiten von GPS und Kartenplotter längst nicht mehr so spannend wie früher. Trotzdem ist es ein schönes Gefühl, wenn man am Abend vor dem letzten Tag dann die ersten Radiosender empfangen kann, und wenn dann nach 17 Tagen tatsächlich wieder Land in Sicht ist, kommt auch Freude auf und die Spannung auf den neuen Abschnitt der Reise. An unserem ausgewählten Ziel, den französischen Iles des Saintes südlich von Guadeloupe gab es auf dem Ankerplatz entgegen den Erinnerungen von vorherigen Besuchen und den Angaben im Hafenhandbuch keinen Platz zum Anker, dafür aber ca. 100 Mooring-Bojen. Nun gut, irgendwie müssen die Inselbewohner ja auch zu Geld kommen, außerdem ist schon Nacht, also nimmt man

Ankunft in der Karibik – Iles des Saintes

eine Mooring. Dies erwies sich am nächsten Morgen auch als gute Entscheidung, kam doch nach der ersten durchschlafenen Nacht am Morgen der Betreuer der Mooring-Bojen nicht nur mit Informationen über die zu entrichtenden Gebühren und das Einklarieren, sondern auch mit einer Ladung frischer Baguettes längsseits! Sensationell, nach drei Wochen Aufbackbrötchen und ein paar Versuchen, Brot zu backen, fühlten wir uns wie Gott in Frankreich.

### Ist es noch zu tief oder gibt's schon WiFi?



WiFi oder WLAN hat für den modernen Cruiser hohe Priorität. Ankerplätze und Moorings werden danach ausgesucht, ob man in Reichweite eines WiFi-Senders ist. Bars und Hotels bieten WiFi-Hotspots an, um die Segler in ihre Nähe zu locken und abends das Geschäft an der Bar zu machen. Ein, zwei Painkiller (der typische Drink der BVI) und der kostenlose Service hat sich schon bezahlt gemacht. Warum geht das nur in Deutschland nicht? Um die Chancen des Einloggens zu vergrößern, haben viele Segler eine Verstärker-Antenne, mit der die Reichweite gegenüber der im Laptop eingebauten Antenne von ca. 100 m auf über eint Seemeile vergrößert wird. Es ist schon toll, wenn man in einer Traumbucht vor Anker oder

WiFi und Skype am Ankerplatz: Wie geht's der Familie und den Freunden?

Mooring-Tonne liegend die Lieben zu Hause im kalten Deutschland über Skype kontaktieren kann und so ganz nebenbei die eingebaute Kamera des Laptops mal zum Schwenk über die Bucht und das türkise Wasser blicken lässt. Was macht man, wenn die Bordliteratur gänzlich durchgelesen ist und die letzte Zeitung bereits 2 Wochen alt ist? Klar, man erwirbt und lädt neue Romane und die geliebte „Zeit“ im Internet! Die Puristen mit ihrer „*keep it simple*“-Maxime mögen sich viel Fummelei mit der Technik ersparen, aber für den modernen, vernetzten Menschen kann es schon sehr angenehm sein, mal wieder *online* zu sein.

Überhaupt verschiebt sich einiges in Richtung Internet: viele Segler haben miterleben müssen, wie Norddeich und Kiel-Radio eingestellt wurden. Gerade kürzlich wurden weitere Wetterberichte über Rundfunksender eingestellt. Auch auf hoher See ist es ähnlich. Just während unserer Atlantik-Überfahrt wurde der letzte verbliebene Klartext-Wetterbericht auf Kurzwelle eingestellt. Viele Jahre haben alle Atlantik-Segler mittags immer dem Wetterbericht auf *Radio France International gelauscht* Dafür lohnte es sich, Französisch zu lernen! Wie klang das noch: „Alizes Ouest: ven est 5 o 6, mer agitee a forte“. Aber seit 1. Januar 2012 gibt es das auch nicht mehr. Außer Wetterfax-Karten, ausgesendet von Boston oder New Orleans, ist man auf Wetterinformationen per e-mail oder aus dem Internet angewiesen. Wir haben über Kurzwelle (Amateurfunk, Seefunk, also traditionell) digitale Daten mit dem Pactor-Modem (sehr high-tech) empfangen und gesendet. So hatten wir die GRIB-Daten von Meno Schraders Wetterwelt und andere Wetterinformationen zur Verfügung und konnten Text-Emails nach Hause schicken. Wirklich schade ist aber auch, dass die Deutsche Welle ihre Kurzwellen-Aussendungen vollständig eingestellt hat, ebenso gibt es in der Karibik kein BBC mehr auf Kurzwelle. Für Nachrichten aus der Heimat oder überhaupt Nachrichten, die über die aktuellen Zuckerrohrpreise und die Zeiten des nächsten lokalen Gottesdienstes hinausgehen, ist man angewiesen auf..... ja, wiederum das Internet.

Im Kurzwellen-Amateurfunk gibt es so genannte Funkrunden, wo man andere Segler im gleichen Gebiet kennen lernen kann und sich über Wind, Wetter und diverses andere austauschen kann. Ein Wetterbericht für unsere Position wurde für uns an den „Überlandbus“ adressiert.

## Traum-Destination?



Lohnt es sich denn nun, den langen Weg in die Karibik auf sich zu nehmen? Nun, zunächst einmal die Phrase „auf sich nehmen“ trifft die Sache nicht so richtig, denn wenn der Weg auch nicht das Ziel ist, so ist der Weg bzw. die Reise mit dem Schiff in die Karibik ja keine Last, sondern eine schöne Segelreise. Sicher, wie oben beschrieben gab es einzelne Aspekte, die beschwerlich waren, aber ein tolles Erlebnis ist es allemal. Auch wenn ich bereits 3x den Atlantik auf eigenem Kiel überquert habe, ich würde es immer wieder machen. Und die Ankunft ist eine ganz andere, als wenn man nach 12 Stunden Flug, noch voll des Berufsstress-bedingten Adrenalins auf die tropischen Temperaturen und die Passkontrolle mit Island-speed trifft. Nach zwei

Ein cooler Drink in einer coolen Strandbar auf Anegada

bis drei Wochen auf See ist das „Ankommen“ doch eine ganz andere und durch und durch positive Sache. Nach 420 Stunden auf See - was macht da schon eine Stunde beim Ausfüllen der Einklarierungspapiere aus? Besser, man trinkt erst einmal einen Fruchtponsch und gewöhnt sich an die ungewohnte Ablaufgeschwindigkeit der Dinge. Auf Jost-van-Dyke gibt es *Ivan's Stress Free Bar*, das beschreibt das Konzept schon recht gut. Arm dran ist, wer diesen Aspekt des karibischen Lebens nicht miterleben kann oder wer 12 Stunden nach Ankunft schon wieder im Flieger Richtung kalte Heimat sitzt.



Wenn man also „stress free“ von Ankerbucht zu Ankerbucht segelt, dann ist es sehr, sehr schön. Klares, warmes Wasser mit Temperaturen um 28°, meist moderate, gut segelbare Winde, blaues Wasser, meist heiter bis wolkeig mit etlichen Sonnenstunden jeden Tag, da werden die Augen des Ostseeseglers unter dem Eindruck des so genannten Sommers 2012 doch feucht. Wir haben etwa 40 Ankerplätze und 4 Marinas besucht. Der typische Tagesablauf: statt Dusche nach dem Aufstehen einmal um das Schiff schwimmen und auf dem Heck das Salz abduschen. Frühstück im Cockpit unter dem Sonnensegel. Etwas lesen? Oft kann man dann ein paar Stunden bei 3 bis 5 Windstärken segeln. Dann gräbt man den Anker in den Sand der nächsten Bucht. Kaum hält er, wird erst mal der Anker abgetaucht. Und sowieso muss man sich ja erst mal wieder ein bisschen im Wasser abkühlen. Dann Kaffee oder Tee im Cockpit. Lesen und Emails abfragen. Eventuell noch ein Landausflug mit dem Dinghi.

Segeln vom Feinsten in den BVI

Falls ein Restaurant interessant aussieht, einen Tisch reservieren. Zurück zum Schiff. Dann wird es auch bald dunkel (kurz nach 6 Uhr). Dinner dann je nach Präferenz im Restaurant oder an Bord; beliebt ist auch der Gasgrill für ein Bord-Barbecue. Wenn nicht gerade eine Party in einer Strandbar ist, geht man wegen der Dunkelheit meist auch relativ früh ins Bett. Es lohnt sich, noch ein Sonnensegel über der Vorschiffsluke aufzuspannen: Erstens wird es dann am Morgen nicht so schnell warm und zweitens ist dadurch die Chance auf eine ungestörte Nacht grösser. Öfters gibt es einen Schauer in der Nacht, und wenn der tropische Sturzregen durch das (zwingend) geöffnete Vorluk auf die Füße pladdert, ist man sofort wach.



Alles nur positiv? Nein, leider nicht. Wer kulinarisch hohen Standard gewohnt ist, wird nur auf den französischen Inseln, insbesondere auf St. Barth und in einzelnen teuren Restaurants auf Antigua oder den British Virgin Islands auf seine Kosten kommen. Ansonsten gibt es meist ohne Raffinesse gebratene oder gegrillte Fisch- oder Fleischgerichte. Sehr lecker sind dagegen die Cocktails, auch wenn sie heutzutage fast immer leider in Plastikbechern serviert werden. Die verfügbaren Biersorten *Carib*, *Red Stripe*, *Wadaddli*, und *Heineken* werden nicht zuletzt wegen der Temperaturen gern getrunken.

So klar, so warm, so schön: das Wasser in Virgin Gorda

Service und Freundlichkeit der lokalen Bevölkerung ist stark unterschiedlich. Während St. Barth, Anguilla und einige der British Virgin Islands positiv auffielen, war die Haltung auf Barbuda und etlichen anderen Inseln weniger positiv bis unfreundlich. Besonders auf Barbuda schien es so, als wenn die Locals sich so dachten: „Könnt Ihr nicht

das Geld einfach abgeben und ansonsten uns nicht belästigen?". Kriminalität oder unangenehme Situationen haben wir jedoch nicht erlebt oder beobachtet.



Weiterhin unangenehm sind besonders in den Virgin Islands die Unmengen an amerikanischen Charterern. Diese fallen größtenteils (Ausnahmen bestätigen die Regel) durch nautische Unkenntnis und lautes, rücksichtsloses Auftreten auf. Übrigens zu 75% auf Katamaranen. Wohl dem, der ein stabiles, unlackiertes Alu-Schiff hat. Wenn wieder einer direkt vor uns oder zu nah neben uns geankert hat, braucht man sich keine Gedanken zu machen und kann gelassen sein Buch weiter lesen oder den neuen Nachbarn zuprosten. Entweder, sie erkennen die ungünstige Position selbst, oder sie holen sich im schlimmsten Fall eine Schramme.

Der Gennaker will fliegen, der Hund will laufen, und wir genießen das Segeln

Und der letzte negative Aspekt? Es macht süchtig! Wenn man durch so schönes Segeln und so schönes Wetter so verwöhnt wurde, fällt es zunächst einmal schwer, sich wieder mit dem ortsüblichen Wetter auf Nord- und Ostsee zu arrangieren. Südwest 5 auf Nordwest drehend, Schauerböen, bei Temperaturen um 15° klingt da doch wenig attraktiv. Die langen skandinavischen Abende reißen einiges wieder heraus und es tritt ja auch wieder ein Gewöhnungseffekt in die andere Richtung ein.

In diesem Sinne - lasst uns auf einen schönen Segelsommer hoffen!