

Einmal Nordatlantik rund mit der „Iskareen“

Eine Zusammenfassung

Das Schiff: Swan 391, Bauwerft Nautor Finnland 1986
Länge 12,19 m. Breite 3,80 m, Tiefgang 2,25 m
Slooptakelung über Topp Konstrukteur Ron Holland

Die Idee zu dieser Rundreise entwickelte sich aus dem Wunsch, einige Zeit in der Karibik zu segeln. Es war uns aus Regattaerfolgen vor dem Ankauf bekannt, daß das Schiff schnell ist, die Bestätigung erhielten wir beim Rolex Swan World Cup 1996.

Zu dem Zeitpunkt liefen aber schon die Vorbereitungen für die große Reise. Wir haben das Boot mit 12 guten Segeln übernommen, bei den Törns im Mittelmeer haben wir festgestellt, daß uns noch eine Stagfock und ein schwerer, großer Spinnaker fehlten.

An wesentlicher Ausrüstung kam hinzu: Ein Satz neuer Verbrauchsbatterien, ein Booster für die vorhandene Lichtmaschine, eine Reservelichtmaschine, Vervollständigung von Werkzeug, Ersatzteilen, Reservefallen, zusätzliche Ankertrasse und Vorlauf (drei Anker waren vorhanden), Aufbau der Bordapotheke, eine Kurz- Grenzwellen Funkanlage, ein Navtexgerät und eine Wetterprogramm für den Laptop. Das Computerprogramm hat uns enttäuscht.

Ein logischer Entschluß war, die Ost-Westüberseglung des Atlantik im Rahmen der ARC-Regatta zu machen. Die Entscheidung fiel für die Racing Division nach CHS, da in den Klassen der Fahrtensegler motort werden darf und die Meldungen in Bezug auf Dauer der Motornutzung oft zu eigenen Gunsten ausgelegt werden. Weiter stand die Antigua Racing Week auf dem Programm und eine Swan Regatta Woche vor Newport, wenn der Termin in unseren Reiseplan paßt. Leider fand letztere nicht statt.

Da wir möglichst viele Freunde und Familie an unserem Vergnügen teilhaben lassen wollten, wurden Einladungen verschickt, die vielfältiges Echo hatten.

Das Reiseprogramm der letzten Endes zehneinhalb Monate dauernden Reise wurde in einem Computerprogramm koordiniert mit dem Erfolg, daß das Boot nur sieben Tage ohne Besatzung in Martinique gelegen hat.

Zu den einzelnen Etappen der Reise:

Port Grimaud - Las Palmas

Schiffsführer Uwo Bruhns, Antje Bruhns und drei Freunde

Route Port Grimaud - Mallorca - Ibiza - Cartagena - Gibraltar - Las Palmas. Ein Crewmitglied mußte von Gibraltar wegen Krankheit nach Hause fliegen. Distanz 1545 Meilen.

Als ich in Las Palmas eintraf, hatte mein Bruder die Sicherheitskontrolle durch die Regattaleitung schon hinter sich, er hatte die vorbereitete Ausrüstungsliste dem Inspektor übergeben, einige Stichproben und die Angelegenheit war erledigt. In den verbleibenden Tagen wurde Proviant gekauft und verstaut, mit einigen Hindernissen eine zusätzliche Gasflasche besorgt und das Boot voll gebunkert.

Die Wasserlinie war nicht mehr zu sehen. Daneben sorgte das Unterhaltungsprogramm der Veranstalter für Abwechslung, besonders das „Dinghi - Race“ erregte viel Heiterkeit. Am letzten Abend nach der Farewell Party noch ein großes Feuerwerk, alle waren jetzt gespannt auf die Regatta.

Las Palmas - St. Lucia - ARC Regatta.

Schiffsführer Reemt Bruhns, Navigator und Taktiker Arnt Bruhns, Karen Behrendt, Uwe Suhr, Kai Janssen und Paul Stegmann .

Wir hatten eine Routenberatung durch den Deutschen Wetterdienst für die ersten 6 Tage bestellt, wie sich später herausstellte, war der Text bei fast allen Schiffen bekannt. Die Boote mit Satcom-Verbindung bekamen später laufend ein „up date“, wir haben den Rest der Reise mit einer Kombination aus erreichbaren Wetterberichten und Positionsmeldungen der Regattateilnehmer gearbeitet, die immer Windrichtung und -stärke angeben mußten.

Der Start der allgemeinen Klassen kann eher als gemeinschaftliches Losfahren gegen Mittag bezeichnet werden, wir in der Racing Division starten gemeinsam mit den Hong Kong Challenge Booten eine halbe Stunde später. Unter Spinnaker mußten wir dicht unter der Mole eine Tonne passieren, was uns kurz nach dem Start schon zu einer Spihalse zwang. Die Zuschauer sollten auch etwas sehen!

Das Gros der Flotte zog den traditionellen Kurs in südlicher Richtung davon, wir hielten unter Land den deutlich kürzeren Weg. Nach dem Freikommen von der Insel aufkommender Seegang und Wind, unser Spido am Mast klettert auf 11,88 Kn. Bald muß auf den Sturmspi gewechselt werden. Diese Spinnakerwechsel werden in den nächsten Tagen zur Routine, eine Wache (3 Segler) schaffen es bald in weniger als drei Minuten. Karen hat sich zwei mal die Hand verbrannt, weil sie meinte, sie müßte das Fall bremsen, aber das flog vorher außenbords um Kinken zu vermeiden und dann mußte es nur schnell mit dem Einholen gehen. Spruch des Tages: „Wenn das so weiter geht, kannst Du die Spischoten zum Ende der Reise nur noch hinter den Ascheimer treten“.

Wir hatten ein gleitendes Wachsystem ausgetüftelt. Wachführer waren Arnt und Reemt, jede Wache dauerte 4 Stunden. Die übrigen waren jeweils 1 1/2 Stunden versetzt, so kam es zu einer ständig wechselnden Zusammensetzung einer Wache und damit wurde das leicht aufkommende Konkurrenzdenken („Wir haben mehr Meilen gemacht“) vermieden.

Verpflegung und Getränke: Arnt hatte einen ausführlichen Proviantplan für jeden Tag aufgestellt, gekocht wurde von der jeweiligen Wache. Kräftiges Frühstück mit Eiern, Mittags einen Snack und Abends warm. Für die ersten Tage Frischfleisch und -gemüse, soviel der Kühlschrank fassen konnte, dann dehydrierte „Bergsteigernahrung“, die leicht zuzubereiten und schmackhaft war. Brot hielt nur sechs Tage, dann hat Arnt gebacken. Vor der Abfahrt der Spruch: „Bier nehmen wir gar nicht erst mit, dann ist Schluß mit lustig“. Mittags bei der „Chat hour“ einen Long Drink und zum Abendessen ein Glas Wein, der in Pappkontainern gut hielt.

Kommunikation: Wir haben nach zwei Tagen die wenigen Segel aus den Augen verloren und dann nur noch hin und wieder während der Nacht eine Positionslampe gesehen. Jeden Mittag war der „Roll Call“, bei der jedes Schiff Position, Windrichtung und -stärke und bei den allgemeinen ARC-Klassen die Motorstunden aufgeben mußte. Bei 129 Teilnehmern eine längere Sitzung an der Funke. Uns interessierten zunächst ca 25 Schiffe, später nur noch ca. 8. Aber leider waren die Meldungen nicht nach Klassen geordnet, so mußten wir fast alles mit anhören, dann wurden die Positionen der „echten“ Konkurrenten in den AP getippt, und in der Chat hour beim Drink wurde verlesen, wie weit die Einzelnen noch vom Ziel entfernt waren. Dank eines gut aufgesetzten Frequenzplanes von Portishead Radio (was macht man nicht alles für etwas Umsatz) konnten wir ohne Probleme zwischenzeitlich unsere Position und Stimmung nach Hamburg geben.

24 Stunden vor Zieldurchgang mußte jeder Teilnehmer seine voraussichtliche Zeit an die Veranstalter geben, da hörten wir dann endlich auch die uns fehlenden Positionen der Schiffe, bei denen „angeblich“ die Funke ausgefallen war. Es gab allen Grund, optimistisch zu sein !

Sonstige Erlebnisse: Zwei große Wale mit einem Jungtier in ca 30 m Abstand passiert. Bei über 8 Kn Fahrt zwei Golddoraden geangelt. Nach einigen Tagen fingen die Umlenkrollen der Ruderdrähte derartig an zu quietschen, daß man in der Achterkajüte nicht mehr schlafen konnte. Notpinne aufgesetzt und mit zwei Mann unter Spinnaker weiter gelaufen, Ruderdrähte am Quadranten gelöst und Rollen ausgebaut. Ergebnis: Die Teflonlager waren ausgelaufen. Mit viel Fett wieder eingesetzt und bis zum Ende der Reise war es ruhig, in St. Lucia hat uns die Werft neue gedreht. Klopumpe verstopft, dies Problem kann sich jeder Segler selbst ausmalen.

Zusammenfassung:

63 % der Überfahrt den großen Spinnaker, 19 % den Sturmspinnaker und den Rest Reacher zusammen mit Stagfock gefahren. Wir waren gegen Mitternacht in Rodney Bay fest, nachdem uns ein Schlauchboot durch die schlecht befeuerte Einfahrt gelotst hatte. An der Brücke stand das Empfangskomitee mit einem Tablett voll gekühlter Drinks, einer Flasche Rum, ein Korb voll Obst und Informationen über die bevorstehenden events und die Insel.

Ergebnis der Regatta: 1. Preis in der Racing Division, I.Preis über alles, 1. Preis für den ersten Skipper über 60 Jahre und einen Sonderpreis, da wir die auf dieser Etappe parallel laufenden Schiffe der Hong Kong Challenge Regatta auch geschlagen hatten. Der Sonderpreis war ein Haus am Wasser in Antigua für 7 Tage, das wir während der Antigua Sailing Week gut brauchen konnten. Gesegelte Distanz 3017 Meilen, Durchschnittsgeschwindigkeit 8,1 Kn

St. Lucia - Martinique - Dominica - Martinique
Schiffsführer Reemt Bruhns, Maike Bruhns, Maiken Bruhns, Arnt Bruhns, Sönke Bruhns und Freunde.
Distanz 329 Meilen

Martinique-St. Lucia-St. Vincent-Bequia-Martinique Schiffsführer Reemt Bruhns, Maike Bruhns und 3x Familie Behrendt. Distanz 207 Meilen

Martinique-Dominica-Martinique-St. Lucia-Tobago Cays-St. Lucia Schiffsführer Volker Behrendt, Annette Behrendt und Familie. Distanz 364 Meilen

Martinique - Grenadinen - Martinique Schiffsführer Uwe Suhr, Inge Suhr, Kurt Fischer und zwei Freunde. Distanz 347 Meilen

Martinique-Dominica-Guadeloupe-Saba-St. Maarten-St. Barth-Antigua-Guadeloupe-Martinique. Schiffsführer Sönke Bruhns und fünf Freunde. Distanz 450 Meilen

Martinique-Dominica-Guadeloupe-Montserrat-Newis-St. Kitts-St. Barth-Antigua. Schiffsführer Reemt Bruhns, Lore Vogt und zwei Freunde. Distanz 370 Meilen

Antigua-Newis-US Virgin Islands-British Virgin Islands-St. Maarten-St. Barth-Antigua Schiffsführer Reemt Bruhns, Maike Bruhns und drei Freunde. Distanz 515 Meilen

Über die Segelei zwischen den karibischen Inseln möchte ich hier etwas allgemein berichten.

Zunächst folgten nach der Regatta in Rodney Bay/St. Lucia Empfänge und Barbeques, Veranstaltungen mit Steelband und lustige Abende im Club. Nachdem wir die Schiffe der Hong Kong Challenge Flotte vor der Insel beim Start zur nächsten Etappe verabschiedet hatten, liefen wir nach Martinique, um den Rest der Familie abzuholen. Zurück nach St. Lucia, um bei der Preisverteilung dabei zu sein. Nebenbei bei einer Verlosung noch eine Automatikschwimmweste gewonnen und bei einem Gesangwettbewerb der verschiedenen teilnehmenden Nationen 4 Liter Sangria. Der Veranstalter hat viel unternommen bzw. organisiert, um allen teilnehmenden Booten etwas zu bieten.

Die Wanderpreise bei der Preisverteilung haben wir nur fotografiert und da gelassen, da uns der Transport im nächsten Jahr zu umständlich geworden wäre.

Den Weihnachtsabend feierten wir dann wieder in Martinique. Die Geschenke wurden im Cockpit übergeben (mit den entsprechenden Drinks), das mehrgängige Essen hatten die Söhne gezaubert, es fand in der Messe statt. Zwischendurch beobachteten wir belustigt, wie auf einer großen amerikanischen Motoryacht die „Presents“ in voller Gala übergeben wurden.

Die „Iskareen™“ hat dann mit verschiedenen Besatzungen die karibischen Inseln nach Süden bis zu den Grenadines und nach Norden bis zu den US-

Virgin Islands besucht, viele davon mehrfach. In Rodney Bay sprach ich mit einem erfahrenen englischen Skipper, ob man bei bestimmten Häfen besondere Vorsicht walten lassen müsse: You have to be everywhere careful ! Es ist uns nichts abhanden gekommen, aber das Schlauchboot war an Land angeschlossen bzw. auf Reede wurde es nachts an Deck genommen. Beim Besuch der selbständigen Inseln wurde man durch sogenannte Lotsen oder Obstverkäufer belästigt. Aber ein sicheres Auftreten und sachliche Argumentation konnte alles in Grenzen halten. Es wurden Landausflüge in gemieteten Autos gemacht, die sehr beeindruckend waren. Wir haben in vielen schönen Buchten vor Anker gelegen oder in gepflegten Marinas.

Es wurde getaucht, geschnorchelt und gebadet. Als jedoch ein Hai einen Fisch während des Einholens von der Angel gerissen hat (Der Kopf war noch da), sind wir in Bezug auf Baden in offener See vorsichtiger geworden.

Die größeren Inseln haben fast alle eine entsprechend große Brücke für die zahlreichen Passagierschiffe, die in der Karibik „kreuzen“. In nächster Nähe finden sich dann die Einkaufs „paradiese“, die die feinsten Produkte aus aller Herren Länder zollfrei bieten. Wir haben insofern davon profitiert, als auch die wenigen Yachtausrüster ihre Waren günstig anboten. So mußten wir in St. Barth ein neues Schlauchboot kaufen, da das alte sich in den Nähten auflöste. Zu erwähnen wäre noch eine Nacht auf Reede vor Montserrat. Im Januar wurde über Navtex vor einem Ausbruch des Vulkans gewarnt, die Schifffahrt sollte 10 Meilen Abstand halten. Im März jedoch gab es diese Warnungen nicht mehr. Bei der Ansteuerung beobachteten wir dunkle Rauchwolken, beim Passieren konnten wir in der Dunkelheit glühende Lava sehen. Da jedoch querab von der Reede vor dem Club alle Häuser erleuchtet waren, gingen wir vor Anker. In der Nacht um 0200 Uhr weckt mich meine Schwester: Das ganze Schiff ist voll Asche ! In Verbindung mit der Luftfeuchtigkeit hatte sich an und unter Deck ein feiner hellgrauer Belag gebildet, der sehr glatt war. Sofort Anker auf und nach See motort, rein Schiff an und unter Deck. US Virgin Islands: Wie überall mußte auch hier ein- und ausklariert werden, bei den Amerikanern sogar mit Visum. Wir hatten wie üblich unseren Abfall an Bord gesammelt und gleich nach dem Festmachen in der Marina in die entsprechenden Behälter entsorgt. Bei einer der drei zu besuchenden Behörden kam die Frage: „Did you bring any trash?“, worauf wir der Wahrheit gemäß antworteten. Erst als die Frage wiederholt gestellt wurde, antworteten wir mit „No“. Damit war der Punkt erledigt.

Antigua Sailing Week

Schiffsführer und Navigator Reemt Bruhns, Steuermann Arnt Bruhns, Maike Bruhns, Sönke Bruhns und sechs Freunde

5 Regatten und Training vorab. Distanz 277 Meilen. Ergebnis: 2 Platz in der Klasse und 15. Platz in der Gesamtwertung.

In der Marina Jolly Harbour wird das Boot an Land genommen, um das Unterwasserschiff zu reinigen und mit einem neuen Teflonanstrich zu versehen. Für die Muscheln der Karibik war der Anstrich nicht glatt genug. Die einheimischen Maler, die man selbst annimmt, arbeiten sehr gründlich. Die Farbe hatten unsere letzten Gäste aus Deutschland mit-

gebracht, vor Ort war sie nicht zu haben.

Dazwischen mußte das Boot nach CYA vermessen werden. Der Vermesser gab uns auch die entscheidenden Tips bezüglich Strömungen um die Insel, Untiefen und Taktik für die bevorstehenden Regatten. Antigua ist in Bezug auf küstennahe Navigation der Leckerbissen der karibischen Inseln. Daneben nannte er uns noch zwei wirkungsvolle Produkte, mit denen wir die Kakerlaken, die sich auf einer der Inseln an Bord eingenistet hatten, bekämpfen können. Sönke brachte noch ein weiteres Mittel aus Deutschland mit, vor Verlassen des amerikanischen Kontinents waren wir sie jedenfalls wieder los.

Dann konnten wir nach verschiedenen Verhandlungen das Haus beziehen, das uns als Regattapreis beim ARC zugefallen war. Es liegt am Wasser, das Boot kann an der Terrasse festgemacht werden. Die Regattacrew, alles junge Freunde aus Deutschland, war inzwischen auch eingetroffen. Zwei Tage wurde trainiert, jeder erhielt seinen Platz und Verantwortungsbereich. Alles überflüssige an Ausrüstung, Segeln und Ersatzteilen wurde beim Haus ausgelagert.

Die Regattawoche ist das Ereignis des Jahres in Antigua. Entsprechend ist die Beteiligung auch an Land. Neben den ca. 4000 aktiven Seglern (verteilt auf 256 Boote) kommt eine große Zahl von Schlachtenbummlern zur Insel.

Es wird an fünf Tagen gesegelt, die Bahnen sind immer in Küstennähe bis auf das olympische Dreieck. Starts und Ziele sind so gelegt, daß die Häfen bzw. Reeden, die eine derartig große Zahl von Schiffen unterbringen können und die entsprechenden Möglichkeiten für die feierwütigen Segler haben, auch angelaufen werden. Dazwischen gibt es einen Layday, an dem ein reiches und lustiges Programm für die Segler abläuft.

Da viele Charterschiffe mit und ohne Spinnaker an den Regatten teilnehmen, wurden verschiedene Bahnen gesegelt. Racer und Cruiserracer auf den längeren, die Charterschiffe (Bareboat) auf den kürzeren.

Wir sind einmal zu spät und zwei mal zu früh gestartet, haben uns aber immer wieder in der vorderen Gruppe halten können. Bei einem Frühstart hatte die Regattaleitung angeblich nicht beobachtet, daß wir „round the ends“ gegangen sind. Wir wurden disqualifiziert, konnten aber in der Protestverhandlung nachweisen, daß wir doch neu gestartet waren und wurden „reinstalled“. Die Navigation hat Spaß gemacht. Als wir in einem Race scharf am Korallenriff entlang liefen, standen Arnt am Ruder „die Haare zu Berge“, aber der Schlag hat uns nach vorne gebracht. Im letzten Race konnten wir endlich unseren schärfsten Konkurrenten, eine Swan 43, nach berechneter Zeit schlagen und landeten dadurch auf Platz zwei in der Gesamtwertung.

Nach dem letzten Regattatag wurde das Schiff wieder eingeräumt, die Tourensegel angeschlagen, Proviant, Wasser und Diesel genommen und am Nachmittag liefen wir mit kleiner Crew nach Fort Lauderdale aus, die nächste Besatzung wartete. Die zurückbleibenden Mitsegler haben am Abend unseren Preis in Empfang genommen.

Antigua - Fort Lauderdale

Schiffsführer Reemt Bruhns, Maike Brunns, Arnt Bruhns und Sandra

Valeska Schmidt. Distanz 1248 Meilen

Die Reise zu den Virgins, entlang Puerto Rico und Haiti, durch den „Old Bahama Channel“ und Floridastraße nach Fort Lauderdale verlief ohne Probleme. Eine Königsmakrele bereicherte unseren Speisezettel. Die kubanischen Behörden haben auf unsere Durchgangsmeldung nicht reagiert.

Fort Lauderdale - Norfolk

Schiffsführer Heiner Beilke, Ilse Beilke und vier Freunde

Distanz 954 Meilen.

Siehe eigenen Bericht

Norfolk-Chesapeake Bay-Chesapeake/Delaware Canal-Delaware River- New Bedford-Marthas Vineyard-Mystic Harbor-New York.

Schiffsführer Uwo Bruhns, Antje Bruhns und drei Freunde. Distanz 769 Meilen

Dieser Abschnitt der Reise führt zunächst in die Chesapeake Bay, wo in verschiedenen Creeks und Coves geankert bzw. an einer Marina angelegt wird, wenn die Wassertiefe es erlaubt. Viele der Marinas sind eben nur für Motorboote ausgelegt, die nicht so viel Tiefe benötigen.

Verschiedene kleine Reparaturen, die sich während einer so langen Nutzung als nötig erweisen, können mit Bordmitteln ausgeführt werden. Bei der Fahrt durch den Chesapeake/Delaware Kanal wird das Boot durch US-Coast Guard kontrolliert, deren Interesse hauptsächlich dem Sewage-Tank gilt. Alles wird in Ordnung befunden. Den Delaware River abwärts bis nach Cape May, wo in Jersey City noch einmal Vorräte ergänzt werden. Dann folgt ein Seetörn nach New Bedford mit seinem bekannten Walfang Museum. Nächster Hafen Menemsha auf Marthas Vineyard, Mystic Harbor mit dem Schifffahrtsmuseum und schließlich zurück durch den Long Island Sound nach New York.

New York-Hudson River-New York-Long Island-Connecticut River-Mystic Harbor-Block Island-Marthas Vineyard-Cape Cod Canal-Plymouth-Gloucester-Rockport-Portsmouth-Portland-Boothbay Harbor-Camden-Northeast Harbour-Bar Harbor (Arcadia National Park)-Provincetown (Cape Cod)-Woodshole (reiten tropischen Sturm vor Anker ab)-Nantucket Cutty Hunk Island-Newport

Schiffsführer Reemt Bruhns, Maike Bruhns, Lore Vogt.

Distanz 1075 Meilen

Zunächst waren Maike und ich allein an Bord, da ein befreundetes Ehepaar aus Krankheitsgründen absagen mußte. Da uns New York für einen Stadtbummel zu heiß war, liefen wir nach einem Besuch von Ellis Island und der Freiheitsstatue den Hudson River aufwärts. Der Fluß war der Transportweg für die zahlreichen Industrien, die vor dem zweiten Weltkrieg in den verschiedenen Orten angesiedelt waren. Oberhalb Albany ist er kanalisiert und man kann bis zum Erie See durchlaufen, muß allerdings in Troy den Mast ziehen.

Im Handbuch ist die Fahrt durch die Appalachen Berge als die schönste Flußpassage Amerikas beschrieben, wir wurden nicht enttäuscht. Große Landsitze, Schlösser und eine nachempfundene Burg säumen den Fluß, beim Abschluß der Fahrt durch das Gebirge passieren wir West Point, die

bekannte Militärakademie. Die alten Leuchthäuser am Fluß sind noch in Betrieb, allerdings weitgehend ferngesteuert. Gleich neben einer Atomkraftanlage, Indian Point, befindet sich ein Schifffahrtsmuseum mit einem Nachbau der „Half Moon“, Henry Hudsons Schiff. In New Hamburg legten wir an einem Schwimmsteg an. Ich erkundige mich im Club, ob wir da liegen können. Gegenfrage: „Where are you from?“ - „From the real Hamburg“-“You can stay as long as you want without any Charge“. Erstaunlich ist, wie oft wir nach unserer Nationalität gefragt wurden, unsere Flagge ist vielen unbekannt.

Zurück in New York legten wir eben oberhalb der George Washington Brücke an, um Cloisters, einem Ableger des Metropolitan Museums, zu besichtigen. Beeindruckend sind die gotischen Teppiche mit dem Unicorn, die Kloostergärten und andere Exponate, um die die Gebäude herum gebaut wurden. Wir liegen wieder in „Liberty Landing“/New Jersey mit dem Blick auf die Skyline von Manhattan. Am nächsten Tag dann das richtige Wetter um durch Manhattan zu bummeln, natürlich gehört für den Segler die Besichtigung der „Peking“ dazu.

Dann ging es weiter durch den East River (Ein Fluß mit zwei Mündungen ohne Quelle) und das „Hells Gate“ zum Long Island Sound. Nach einem ruhigen Zwischenstop vor Anker liefen wir nach Oysterbay auf Long Island, um auf meine Schwester Lore zu warten.

Nach ihrem Eintreffen und einem Zwischenstop vor Anker in Port Jefferson liefen wir quer über den Long Island Sound in den Connecticut River ein. Hier ist das Erlebnis Natur noch unmittelbarer, da kein großer Hafen an der Einfahrt. Gleich hinter der ersten Brücke in den Überlaufgebieten riesige Seerosenfelder, nach einigen Meilen biegen wir in ein kleines, ausgetonntes Fahrwasser (nicht ohne leichte Grundberührung) und gehen dann im Hamburg Cove an eine Mooringtonne. Der kleine Ort Hamburg liegt weiter stromauf, wir besuchen ihn mit dem Schlauchboot. Leider ist der einzige Drugstore, der als Sehenswürdigkeit gilt, geschlossen, da Amerikanischer Unabhängigkeitstag. Weiter den Fluß hoch, vorbei an vielen großen Landsitzen und legen zur Nacht vor dem Goodspeed Opera House an. Hier sind viel Musicals für den Broadway eingespielt worden, leider ging am Vortag gerade die Saison zu Ende und wir konnten keine Aufführung mehr in diesem hölzernen Haus im Gründerzeitstil sehen.

Zurück in den Long Island Sound und nach Mystic Seaport, teilweise im Nebel. Den Weg in die Einfahrt zeigt uns der vorab laufende „Mystic Whaler“, der unter vollen Segeln zwischen den Tonnen und zahlreichen Ankerliegern den Fluß hochläuft. Er gehört zum Schifffahrtsmuseum, das uns am nächsten Tag beschäftigt. Eine umfangreiche Sammlung von Schiffen vom Gloucester Schoner bis zum Whaler, die alle voll ausgerüstet sind, an Land alle Werkstätten, die Zulieferer für die Schiffe waren in Betrieb.

Auf Empfehlung von amerikanischen Seglern sind wir dann Block Island angelaufen, nach der Anzahl der auf Innenreede liegenden Boote ein sehr beliebtes Ziel der Amerikaner. Wir haben einen Teil der Insel mit dem Rad erkundet, sie erinnert etwas an unsere nordfriesischen Inseln. Die nächste Insel war Marthas Vineyard. Hier erwarten uns unsere Freunde, die auch eine der wenigen Boxen beim Hafenmeister für unser Boot

reserviert hatten. Autorundtour über die Insel, Hummeressen bei den Freunden. Die Insel ist in weiten Teilen sehr exklusiv bebaut, sehr schöne Landstriche gehören den Indianern, die die Ureinwohner waren. Präsident Clinton hatte gerade 42 Villen anmieten lassen, um dort mit seinem „engsten“ Kreis den Sommerurlaub zu verbringen. Via Cape Cod Kanal segelten wir weiter nach Plymouth, wo wir gegenüber der „Mayflower II“ an einer Yachtclub Mooring festmachen. Die „Mayflower II“ und die Plantations, die erste Niederlassung der Einwanderer werden am nächsten Tag besichtigt. Die Museumspädagogen, Schauspieler, die wie die Einwanderer seinerzeit gekleidet sind und mit entsprechenden Werkzeugen arbeiten, antworten auch in den Redewendungen der Zeit, bei den herrschenden heißen Temperaturen recht anstrengend.

Die nächste Nacht verbringen wir vor Anker hinter einer Insel um dem Touristenrummel und den ständig wiederkehrenden Fragen zu entgehen, wie wir denn wohl nach Amerika gekommen seien, was das für eine Flagge sei etc..

Von dort nach Gloucester müssen wir motoren, der Wind hat uns trotz ständig fallendem Barograf verlassen. Wir beobachten Wale, die hier an der Stellwagenbank recht häufig sind. In Gloucester interessierten mich die alten Schoner, die Frauen zog es zur Künstlerkolonie. Über Rockport (voller „Künstler“ und Touristen) geht es dann nach Portsmouth, wo wir an der Prescott Marina dicht vor einer Freiluftbühne liegen und am Abend dem Musical „Jesus Christ Superstar“ vom Cockpit aus folgen können. Gleich hinter dem Park liegt das Strawberry Banks Museum mit Holzhäusern vom 16.-20. Jahrhundert, auch die Einrichtungen sind der jeweiligen Zeit entsprechend. Nach einem vergeblichen Auslaufversuch (wir sitzen im Schlick bei halber Tide) entdeckte ich bei einer Motorkontrolle, daß einer der Fundamentwinkel gebrochen ist. Da Perkins keine Vertretung am Ort oder in der Nähe hat, baue ich den Winkel aus und suche nach einer Schweißwerkstatt. Am nächsten Morgen kann ich den noch warmen Winkel wieder abholen. Er hat bis zum Ende der Reise gehalten. Am nächsten Mittag erneuter Auslaufversuch, es klappt ohne Grundberührung.

Weiter nach Norden an der Küste entlang, Portland ist unser nächstes Ziel. Eben bevor ein sehr starkes Gewitter losbricht, sind wir an der Marina fest. Ich bemühe mich am nächsten Tag um Gas, ich muß eine amerikanische Flasche kaufen und füllen lassen. Die Damen besichtigen in der Zeit ein Museum mit einer Ausstellung amerikanischer Maler.

Von jetzt ab ändern sich die Küstenkonturen, man glaubt, in den norwegischen Schären zu segeln. In Boothbay Harbor liegen wir an einer Mooring. Die vielen kleinen Holzhäuser erinnern auch an Norwegen. Überall liegen hunderte von bunten kleinen Bojen, unter denen Hummerkörbe liegen. Zunächst fährt man noch vorsichtig dazwischen durch, später einfach quer dadurch. Wir haben keine Leine in die Schraube bekommen. Camden ist als nächster Hafen angesagt. Davor kreuzen bei rauhem Wetter mehrere Schoner, sie müssen schon gut navigieren um von den vielen Untiefen frei zu kommen. Auch hier der Yachtclub gastlich, der Tender macht Pendelverkehr zu den Moorings.

Weiter durch enge Durchfahrten nach Mount Desert Island mit dem Arcadia National Park, dem nördlichsten Punkt unserer Reise. Zunächst Northeast Harbor, nach kurzem Stop aber weiter nach Bar Harbor, da es nur von

dort Autotouren zu annehmbaren Preisen in den Park gibt. Neben uns liegt ein Maxi aus Hamilton, „Iskareen“ wirkt wie sein Beiboot. Die Damen besichtigen den Park (ich kenne ihn von einer anderen Reise), ich gehe inzwischen nützlichen Einkäufen und kleineren Reparaturen am Boot nach.

Dann geht der Kurs wieder nach Süden. Ein Nachttörn bringt uns nach Provincetown auf Cape Cod. Unterwegs viel Fische und Seevögel. Es gibt ein Institut, das sich nur mit dem Fisch- und Walreichtum der Stellwagenbank befaßt. Sie ist eine Art Hochplateau im Wasser, auf der viel Plankton als Nahrung zu finden ist. In Provincetown beobachteten wir, wie große Tunfische aus kleinen Motorbooten angelandet werden, sie wurden mit der Angel gefangen. In einer Halle werden Kopf und Schwanz abgetrennt, das Nutzfleisch geht per Flugzeug über Los Angeles nach Japan. Der Fischer bekommt ca. US \$ 2000.- pro Fisch. Auf meine Frage, wie ein einzelner Angler so einen schweren Fisch an Bord hieven kann, zeigte der Fischer grinsend auf einen Hubzug. Natürlich wird nicht an jedem Tag so ein Fisch gefangen. Provincetown ist die „Gay“-City mit regem Schwulenleben und Treiben. Im Museum die Relikte aus der Walfängerzeit, von der die meisten Orte in der Gegend profitiert haben.

Wegen der schlechten Wettervorhersage wählten wir wieder den Weg durch den Cape Cod Kanal. Am Eintritt erwischten wir die volle Tide, wir liefen zeitweise mit 11 Knoten durch den Kanal. Mit dem letzten Tageslicht ankerten wir in Woodshole, einer ringsum geschützten Bucht. Der Wetterbericht sprach inzwischen von einem Tropical Storm „Danny“, der sich ca. 300 sm vor Nantucket befindet. Am nächsten Morgen hatten wir ca. 40 Kn Wind, Tendenz zunehmend. Der zweite Anker wurde ausgebracht. In den Spitzen ging es dann auf 49 Kn hoch, auf den ringsum liegenden Booten flogen Persenninge und Rollgenuas in Streifen davon. Wir spielten Karten.

So schnell wie der Wind gekommen war, so schnell war er wieder vorbei. Wir konnten dann doch noch Nantucket anlaufen. Dem „Sylt“ der New England Staaten. Ehedem auch ein Walfängerhafen, lebt die Insel heute nur von Touristen. Häuser dürfen nur mit Schindeln gebaut werden, ein verputztes Haus wurde uns auf der Rundfahrt als Besonderheit gezeigt. Beim Einlaufen sahen wir noch mehrere Yachten, deren Anker beim Durchgang von „Danny“ nicht gehalten hatten und die nun hoch am Strand lagen.

Die Reise von Nantucket nach Newport mit Zwischenstop in Cutty Hunk Harbor verlief am ersten Tag überwiegend im Nebel. Probleme machen die zahlreichen Fähren zu den Inseln.

In Newport stiegen die Damen aus. Ich habe einige Tage allein an Bord für Lackierarbeiten genutzt, so eine lange Reise hinterläßt doch ihre Spuren.

Newport-Horta-Ponta Delgada-Gibraltar
Schiffsführer Reemt Bruhns, Gerd Jansen, Rolf und Jonas Zander, ab
Azoren Annette Behrendt.

Distanz 3324 Meilen Reiseschnitt 6,01 Kn, Zeit 15 Tage

Die neue Crew kam mit einem Wagen aus New York, dieser mußte auch noch genutzt werden um den Proviant an Bord zu schaffen. Ich hatte vorher die günstigsten Geschäfte „ausgelotet“ und Roggenbrot beim Bäcker bestellt, die Liste war vorbereitet, so dauerte die gesamte Versorgung nur einen Tag mit dem Verstauen.

Nach der Einweisung in die Sicherheitseinrichtungen, Wasser nehmen und bunkern laufen wir am nächsten Tag aus, der Hummer vom Farewelldinner liegt uns noch im Magen.

Zwei Tage mit schönem Wetter erleichtern das Eingewöhnen, dann fällt das Barometer schnell und ein Sturm von achtern baut sich auf. Zeitweilig segeln wir nur mit dem dreifach gerefften Groß immer noch über 9 Kn, die Seen von achtern sind beachtlich, aber keine kommt über. Mit dem Golfstrom haben wir wenig Glück. Einen halben Tag hatten wir bis zu 3 Kn mit, aber dann auch wieder 1 1/2 Kn gegenan. Es fehlte das Faxgerät bzw. das entsprechende Programm im Laptop, um die zwei mal in der Woche gegebenen aktuellen Stromkarten aufzunehmen. Die Monatskarten helfen wenig. Wegen der nicht eingespielten Crew setzen wir erst kurz vor den Azoren einen Spinnaker, der dann auch drei Tage durchsteht. Eine Segellatte ging bei einem Reffmanöver zu Bruch, wir hatten Ersatz im Großbaum, die Rollgenua löste sich im Bereich der Salingverstärkung, wir haben auf den Solent gewechselt und ich habe ein Stück eingesetzt, an Deck lag ein halber abgebrochener Ringsplint, ein Mann in den Top, er fehlte im Kopfbrett des Großsegels. Wale und große Schildkröten gesehen, das Angeln eingestellt, nachdem sich eine Möwe in den Köder verbissen hatte.

Kurz vor den Azoren kamen wir wieder in ein großes Hoch mit Flauten, wir hatten aber Termine in Punta Delgada, einer mußte aussteigen und die Ablösung wartete.

Daher Horta angelaufen um Wasser, Diesel, Proviant, Zigaretten und Wein zu bunkern. Nach dem umständlichen Einklarieren ins Cafe des Sports, um erst mal eine nicht vom Seewasser durchtränkte Zigarette zu rauchen, ein Bier zu genießen und dann mit einem Kaffee abzuschließen, da nach einem langen Törn der Schlaf immer zu kurz kommt. Dann Aufgabenverteilung und nach vier Stunden ging es weiter.

Unterwegs noch die Kühlwasserpumpe des Motors ausgebaut und Dichtungen gewechselt, da wir Wasser in der Motorenbilge vorfanden.

In Punta Delgada erwartete uns die Ablösung auf der Mole. Ein Freund, der 30 Km entfernt ein Haus mit großem Garten in einem kleinen Fischerdorf hat, lud uns ein, den Abschluß des dreitägigen Fischerfestes mitzuerleben. Für uns nach dem Seetörn eine angenehme Abwechslung. Das Feuerwerk um Mitternacht konnte durchaus mit dem vom Hamburger Dom mithalten. Erfreulicherweise wurde zu dem Zeitpunkt auch die Discobeschallung eingestellt, deren Lautstärken nach deutscher Berufsgenossenschaft Ohrenschützer zwingend vorgeschrieben hätten.

Das Auslaufen nach Gibraltar und Einleben in den Wachtörn wird schon Routine. Lediglich die Tatsache, daß nun wieder ein weibliches

Besatzungsmitglied dabei ist, fördert die „Etikette“ an Bord. Wieder Meeresschildkröten. Um Mittag den üblichen Obstsaft mit Geschmack, um die Gefahr der Skorbut einzugrenzen. Wir machen gute Etmale, das Boot scheint das Ende zu riechen. Die ewige Rollerei des Schiffes läßt uns wieder nicht richtig zum Schlaf kommen. Als selbst der Jüngste etwas gereizt an Deck kommt, sehen wir Land. Alle Müdigkeit ist verflogen, die Freiwache geht nicht mehr zur Koje. Die spanische Seite liegt noch im Nebel, Afrika ist gut zu sehen. Der Schiffsverkehr erfordert Aufmerksamkeit, aber wir laufen dicht unter die spanische Seite um aus dem Verkehrstrennungsgebiet heraus zu kommen. Kurz nach Mittag liegen wir am Steg der Einklarierungsbehörde in Gibraltar, alle sind freundlich und hilfsbereit. In der Bay Marina sind die Duschen nicht weit und Wasser an der Pier - erst das Schiff und dann die Crew! In Gibraltar wieder Crewwechsel, von hier geht es zu dritt weiter. Aber vorher mit einem Minibus zu den Grotten, den Affen und in die Kasematten. Daneben Shopping, weil alles zollfrei ist. Auch ein Gang zum Friseur ist angebracht, eigentlich wollte ich ja schon in Newport hin. Ein Kahlschlag ist das Ergebnis.

Gibraltar-Almeria-Valencia-Barcelona-Port Grimaud.

Schiffsführer Reemt Bruhns, Adam Jankowski, Rolf Zander teilw.,
Maike Bruhns teilw.

Distanz 809 Meilen

Das Mittelmeer empfängt uns mit Wind von vorne, und dabei bleibt es, lediglich die Stärken ändern sich. Bei der Kreuz um Cabo da Gata, der Südostecke Spaniens, übernehme ich morgens um sechs die Wache, nachdem die beiden anderen sich redlich bemüht haben, die Ecke endlich zu schaffen um danach etwas abfallen zu können, nach zehn Minuten ein Knall und etwas fällt an Deck. Schnell mit der Taschenlampe die Stagen abgeleuchtet, alles steht noch. Aber an Deck liegt ein Draht, das Babystag ! Der Mast fängt an zu pumpen, abfallen um den Mast unter Druck zu halten. Die Freiwache an Deck und das Kutterstag gesetzt. Kurzer Schiffsrat, dann abgefallen nach dem 25 sm entfernten Almeria um ein neues Stag zu besorgen. Die kurze Mittelmeerwelle hatte ihren Tribut gefordert, nach Demontage des Reststückes stellte sich heraus, daß es sich um einen Ermüdungsbruch handelte, hervorgerufen durch ein Biegemoment im oberen Terminal.

In Almeria nach Auskunft der Bootsleute vom Club keine Hoffnung auf Ersatz in diesem Hafen. Meine Idee, mit einem Mietwagen nach Gibraltar zurückzufahren, um dort Ersatz bauen zu lassen, fanden sie richtig. Da nun aber einer der Mitsegler, der sonst noch bis Barcelona dabei gewesen wäre, aus Zeitgründen hier aussteigen wollte, das Stag per Fax mit Hilfe meines Sohnes in Hamburg bestellt. Maike kam als Ablösung und brachte es mit.

Weiter an der Kreuz nach Valencia und Barcelona, in beiden Plätzen interessante Museen und Ausstellungen besucht. Eine Nacht durchgehend Gewitter mit starken Güssen, das Cockpit war halb voll Wasser, was uns auf den Atlantiküberquerungen nicht passiert war (Die Abflüsse waren durch Putzlappen verstopft).

Der restliche Törn nach Port Grimaud wurde wegen absoluter Flaute unter Maschine zurückgelegt, wir liefen mit vier Liter Diesel im „Heimathafen“ ein.

Aus vorstehenden Zahlen ergibt sich eine Gesamtstrecke von 15600 Meilen, das entspricht 50 Meilen pro Tag über die Gesamtzeit gerechnet. Unser bestes Etmaal war 222 Meilen während der ARC-Regatta.

Es haben 57 Mitsegler zum Gelingen der Reise beigetragen, von der erweiterten Familie waren verschiedene mehrfach an Bord, die ich aber nur einfach gezählt habe.