

Von Wedel nach Westindien

Anmerkung der Redaktion: dies sind die gesammelten Berichte von Heiko Tornow, der seine „Luv“, eine X 482, in einer groß angelegten Rundreise in die USA und zurück segeln will. An den einzelnen Etappen lässt er viele SVAOe-Mitglieder teilhaben.

Logbuch Teil 1

13.8.2013. Am Montag werden bei Hochwasser die Leinen losgeworfen. Von Wedel, die freundliche Strömung und den noch hilfreicheren Wind nutzend, segelt die Yacht mit ihrer Buxtehuder und Hamburger Besatzung flott Richtung Nordsee. Die "Luv" ist wieder unterwegs. Vor ihr liegen fünftausend und mehr Seemeilen, eine Reise, länger als ein Jahr. Erstes Ziel ist zunächst Helgoland, wo noch einmal billiger Treibstoff gebunkert wird, dann durch den englischen Kanal, in die ein wenig gefürchtete Biskaya und entlang der langen portugiesischen Küste nach Gran Canaria, der Inselgruppe vor Afrika. Wir können uns Zeit lassen. Erst Ende November fällt nach einer Anreise von 1800 Seemeilen dort der Startschuss zum großen Seerennen über den Atlantic, der "Atlantic Rally for Cruisers". Mehrere hundert Yachten haben für das "ARC" gemeldet. Angeblich geht es gar nicht darum, zu gewinnen. Ankommen ist alles, wie beim Hamburg-Marathon. Mal sehen, ob uns nicht aber doch der Ehrgeiz packt.

"Barfußroute" heißt diese Strecke ein wenig abfällig bei ganz besonders harten Seeleuten. Uns erwarten auf dem Törn nach St. Lucia über die Cap Verdischen Inseln in der Karibik keine harten Stürme, Kälte oder sonstiger Stress und Entbehrungen. Das ist jedenfalls vorerst der Plan. Wir freuen uns auf den immerwährenden Passat, die warmen Temperaturen von Luft und Wasser, einen gelegentlich geangelten Fisch und eine entspannte Regatta ohne Gummistiefel an den Füßen.

Das andere hatten wir schon: Vor ein paar Jahren wettete die Luv-Crew in der Vorbereitung des "Blue race" von New York nach Hamburg zwei veritable Orkane ab, das Seerennen über den Nordatlantik war auch nicht ohne, die Tour über die ruppige Nordsee ins schottische Edinburgh auch nicht. Und im vergangenen Jahr bot die Hochseeregatta "Skagen-rund" von Helgoland nach Kiel jedem an Bord die Gelegenheit sich selbst und der Welt zu beweisen, was wir doch alle für tolle Kerls sind. Na ja, nicht selten seekranke Kerls.

Diesmal soll alles anders werden. Die "Luv" hat sich von einer rassigen Rennyacht zum gemütlichen Fahrtenschiff gewandelt, zu einem "Cruiser" eben. Galt es beim "Blue race" noch, mit möglichst wenig Ballast möglichst schnell zu segeln, haben wir jetzt alles an Bord, was gut und schwer ist. Waren zuvor noch die bequemen aber gewichtigen Polster ebenso an Land geblieben wie die überflüssige Klotür oder das entbehrliche Porzellan, haben wir in den vergangenen Monaten wieder alles eingebaut und reingeschleppt. Die X 482 wiegt jetzt wohl eine gute Tonne mehr als unbedingt nötig. Wir haben uns sagen lassen, segeln könne auch schön sein. Und das wollen wir jetzt mal ausprobieren.

"Wir", das sind 35 Besatzungsmitglieder jeden Alters und Geschlechts aus dem Landkreis Stade und der nahen Hansestadt, die in wechselnder Zusammensetzung mal mit nur vier, mal mit sieben oder acht an Bord auf die lange Reise gehen. Denn in St. Lucia ist noch lange nicht Schluss. Wir haben die Seekarten vieler karibischer Inseln dabei, aber auch die der Bahamas, Floridas, der gesamten amerikanischen Ostküste bis hinauf nach Halifax, den St. Lorenzstrom und Kanada. Wendepunkt der Reise sollen die Großen Seen sein. Mal schauen, was bis dahin alles passiert und was es alles zu erzählen gibt.

Logbuch Teil 2

Yarmouth, Isle of White, Englischer Kanal

Wetter: Suedwest 5.

Wir machen die Luv klar für den Sprung über den Kanal. 82 Seemeilen bis zur Insel Guernsey. Wir dürfen dort nicht vor 10.30 Uhr ankommen weil uns sonst harte Gezeitenströme das sichere Einlaufen unmöglich machen. Also: Leinen los erst um 18 Uhr, ein langer Törn durch die Nacht. Ich habe schon mal auf Vorrat gekocht, eine Art Coq au vin, der hat sich bereits auf diversen Langfahrten bewährt. Eigentlich hätten wir unseren Liegeplatz in Yarmouth bereits um 12 Uhr verlassen müssen. Beim Hafenmeister haben wir eine Verlängerung unserer Liegezeit beantragt. Er entschuldigt sich, dass er dafür zwölf Pfund Gebühr kassieren müsse. Unsere betäubten Gesichter motivieren ihn zur Großzügigkeit: "Ich hab eure Schiffslänge ein wenig reduziert." Kurze Schiffe kosten weniger. Unser Boot ist nach englischer Rechnung jetzt nur noch 11 Meter lang.

Einen Lotsen für die trickreichen Gewässer, die vor uns liegen, brauchen wir nicht. Peter "Zisch", mal pingeliger Navigator, mal verlässlicher Frühstücksbeauftragter, mal handwerklich perfekter Tampenbetakler, kennt hier im Solent zwischen Südengland und der Isle of White jede Tonne und jede Untiefe. Guernsey, diesen Heimathafen der Steuerflüchtigen, kennt er natürlich auch. Zisch segelt seit 54 Jahren. Da sind ihm nur wenige europäische Regionen mit Küste fremd geblieben. Noch ein paar Jahre mehr an seglerischer Erfahrung hat Werner "Loewe" auf seiner Logge. Loewe hat in der Crew die Rolle des maritim bewanderten Geschichtenerzählers übernommen, unverzichtbar auf langen Törns. Ein Zitat aus dem längst vergriffenen Band "Seemannschaft" von 1957 wird immer gern beschmunzelt. Es stammt aus dem Anhang 'Yachtgebräuche': "An Land trägt der Seemann einen Mantel von unauffälligem Schnitt und Farbe. Dazu schwarze Schuhe." Dass solche Sitten schon sehr lange aus der Mode gekommen sind, wird uns bei jedem Landgang neu bewusst.

James, der mit seinem Zopf und Bart so aussieht, als wäre er Komparse in einem Wikingerfilm, ist noch nicht ganz Rentner. Er hat seine solide Seemannschaft als Kuttersegler vor einem halben Jahrhundert unter Loewes Kommando auf der Elbe erlernt. Rechnet man das Alter des Luv-Eigners und das der anderen drei Senioren in der Crew zusammen, kommt man auf einen respektablen Schnitt. Noch respektabler dürfte die Zahl der Seemeilen sein, die wir vier als maritime Lebensleistung abgesegelt haben. Überschlüssig weit jenseits der 100000.

Alter zahlt sich in England übrigens aus. In Portsmouth besichtigten wir gestern das Flaggschiff von Lord Nelson, die "Victory". Der Eintrittspreis von stolzen 17 Pfund pro Nase ist für die Generation 60 plus um ein Pfund reduziert. Auch die Fähre war billiger. Unsere beiden Youngster Arne (55) und Gero (40) mussten den vollen Preis zahlen. Und auch sonst sehen wir für den Skipper und den "Moses" nur Nachteile in deren Jugend. Zisch prahlt ein wenig: "Wir haben von der Seemannschaft schon so viel vergessen, wie Ihr nie gelernt habt." Arne der bereits über den Atlantik geschippert ist und Nord- und Ostsee rauf und runter, nimmt's gelassen. Ohne Zwischenfälle hat er die Luv über die ersten 640 Seemeilen unserer kleinen Weltreise geführt. Über Helgoland, Den Helder, Zeebrügge, diverse Häfen im englischen Kanal und jetzt nach Guernsey. Ich nehme mal an, wir werden auch dort heil ankommen.

Logbuch Teil 3

Von Guernsey nach Nantes

21. August 2013

Wetter wolkenlos, Bft 2-3



Luv an der Pointe du Raz (Foto Ste´phane Bauer)

Der volle Mond macht sich im Westen daran, unterzugehen, die Sonne versteckt sich noch unter dem östlichen Horizont; aber ihre Strahlen beleuchten bereits die dünnen Kondensstreifen von einem halben Dutzend hoch fliegender Jets, die Kurs auf Paris nehmen. Grelle Striche auf gelbblausapastellfarbenem Himmel. Eine durchaus kitschige Kulisse, wenns nicht alles wirklich echt wäre. Wir sind um fünf Uhr ausgelaufen, einem Rat des hier unentbehrlichen englischen Seehandbuchs "Reeds" folgend, wonach es unbedingt notwendig sei, die berühmte Meerenge zwischen der bretonischen Insel Ouessant und dem französischen Festland genau bei höchstem Hochwasser zu erreichen. Dann nämlich würde uns ein schneller Gezeitenstrom einigermmaßen sicher durch den engen Chenal du Four mitnehmen.

Ouessant, Chenal du Four, Raz des Saine, diese Ortsnamen stehen seit jeher für Sturm, Schiffbruch, Verderben. Nur wenige Küstenstriche auf der Welt haben bei Seeleuten einen so schlechten Ruf. Das Cap Horn vielleicht oder der Malstrom bei den Lofoten und die Jammerbucht im Skagerrak. Das dramatische Hubschrauberfoto des Wärters, dessen granitener Leuchtturm La Jument von einem gewaltigem Brecher übertost wird und der sich vor dem sicheren Tod eben gerade durch eine kleine Tür retten kann, fehlt in keiner Bildergalerie. Massiver kann die Natur ihre Dominanz über den Menschen nicht belegen.

Genau in dieses verrufene Seegebiet also haben wir uns gewagt. Der graue Leuchtturm aus dem Foto ist eben an Steuerbord in Sicht gekommen. Sein rotes Feuer mit der Kennung "Blitz Gruppe 3, Wiederkehr alle 15 Sekunden", wird gleich verlöschen, sobald die Sonne vollständig über die Kimm gestiegen ist. Zahllose Wracks bedecken den Meeresgrund vor Quessant und jede Menge ungepflegte Seemannsgräber könnten mahnen vor den zahlreich verteilten scharfzackigen Klippen.

Von der Biskaya rollen auch schon fünf Meter hohe Wogen heran, zwischen Wellenkamm zu Wellenkamm liegen vielleicht 70 Meter. Die Luv klettert hoch, rutscht runter. Das war's dann aber auch mit der Gefahr fürs erste. Die hohen Wellen sind alter, müde gewordener Schwell, kraftloser Rest eines längst vergangenen Sturms im fernen Atlantik. Der jetzt flaue Wind misst schlappe 8 Knoten, die Sicht ist gut, es ist trocken und gegen Mittag sogar warm. Im "Reeds" heißt es, man solle auf Untiefen und Steine achten. Machen wir eigentlich immer. Also alles gut.

Bedauerlich nur, dass der Kaffee dem Rudergänger in seinem Becher allzu rasch kaltgepustet wird. Von dem reißendem Strom in der Meerenge nehmen wir gelassen Kenntnis: bei sechs Meilen Fahrt durchs Wasser machen wir laut Navigationscomputer fast zwölf Meilen Speed über Grund. Respekt. Aber sonst? Kaffeefahrt! Damit ernten wir nun keinen seglerischen Ruhm. Aber - unter uns - es ist der Luv-Crew lieber so. Wer will schon ein Seemannsgrab?

Logbuch Teil 4

La Rochelle , Hafentag

Geschichten über die Fortbewegung mit Segelbooten lassen sehr oft das Wichtigste aus: Die Häfen. Die meiste Zeit liegen die Yachten schließlich angebunden im sicheren Hafen anstatt ungebunden auf den Wellen zu tanzen. Und ist das Schiff doch mal auf See, dann ist der Hafen immer das Ziel. (An dieser Stelle lassen wir mal die Betrachtung außer acht, wonach für den wahren Segler der See-Weg allein schon das Ziel sei).

Eben haben wir einen Hafen verlassen, von dem uns zuvor leider niemand abgeraten hat. Pornichet ist ein trister, an der Mündung der Loire gelegener Ort. Die Luv hat dort für eine Nacht Rast gemacht, weil die Crew nach 85 Seemeilen Schaukelei keine Lust mehr hatte, noch weitere zwei Stunden in den späten Abend hinein bis zum nächsten kuscheligeren Fischerhafen zu segeln. Der Supermarkt dort - wenn es denn einen gegeben hätte - wäre garantiert schon geschlossen gewesen und unsere Vorräte, nicht nur an Wein und Bier, sind auf null. Pornichet also, eine langgestreckte Bucht, die von einem bis zum anderen Ende mit massentouristisch nutzbaren immer gleich öden Betonklötzen bebaut ist. Ich bin sicher, diese Stein gewordene Einfallslosigkeit ist allein einem einzigen Architekten gelungen. Ein zweiter Baumeister hätte sicher für ein ganz klein wenig Abwechslung gesorgt.

Weil mithin über Pornichet eigentlich nichts weiter zu berichten wäre will ich die Gelegenheit nutzen, über das zu schreiben, was uns Seglern in Häfen wirklich wichtig ist. Ich meine die Fascilitäten. Oder auch Toiletten und Duschräume genannt. Nichts ist wichtiger, als nach langer Sturmfahrt mit heißem Wasser das Salz aus den verklebten Haaren und vom ausgekühlten Körper zu spülen. Die Qualität und Verfügbarkeit der Hygiene-Gebäude bestimmt daher für Wassersportler den Rang der Häfen in der Qualitätshitliste.

Denken wir, wenn wir uns an den letzten Helgolandaufenthalt erinnern, an die rotfelsige "Lange Anna" oder den Helgoland-Hummer? Keineswegs. Die Spitzenmeldung auf der offiziellen Website zur größten deutschen Hochseeregatta, der Nordseewoche an Pfingsten 2013, war diese Mitteilung: "Mehr Toiletten und Duschen im Hafen Helgoland!"

Kommt man, wie gegenwärtig die Luv auf der Langfahrt über Deutschland hinaus nach Westen, festigt sich in allen EU-Anlegestellen die gleiche Erfahrung: Die Planer und Erbauer von Hafenklos und Hafenduschen sind sämtlich keine Segler. Sonst wüssten sie nämlich, dass die Crews in aller Regel mit Jacke, Hemd und Hose, mit Handtuch und Kulturbeutel zur Körperpflegestelle laufen. Wohin aber mit alldem? Keine Ablageflächen nirgendwo, kaum Haken, um die Utensilien loszuwerden. Dann steht also Hein Seemann halbnackt vor dem Waschbecken, die Klamotten zwischen die Knie geklemmt und putzt sich die Zähne. Unter der Brause bietet sich der Trick mit den Knien eher nicht an. Heute früh, in der Dusche von La Rochelle, wird ein weiterer Mangel offenbar. Sowohl Kleidung als auch Kultur können kunstvoll auf einen Knopf geknotet werden. Die Schuhe bleiben am Boden. Ein grober Fehler. Per Knopfdruck schießt es mit Hochdruck aus der Brause und setzt die winzige Kabine unter Wasser. Die Schuhe auch. Regelbar sind Menge, Druck und Richtung des alles befeuchtenden Strahls nicht. Dafür ist die Temperatur angenehm warm. Das ist nicht immer so. In Pornichet gibt's zwar auch keine Haken und Ablagen, dafür ist das Wasser ausschließlich knallheiß. Die Franzosen bringen in ihrer Hafen-Douche nicht nur empfindliche deutsche Gäste sondern womöglich auch ihre Hummer um. Nicht wenige Segelboote an der Atlantikküste führen tatsächlich Hummerkörbe als Fanggerät mit an Bord.

Apropos warmes Wasser. Irgendwer sollte den Engländern mal verraten, dass die Einhebelmischbatterie bereits erfunden wurde. Mindestens in allen von uns dort angelaufenen Ports war diese nützliche Neuerung unbekannt. Links warm, rechts kalt, mischen in der hohlen Hand. Wenn irgendwer in Frankreich mit Blick auf Elbphilharmonien, Bahnhöfe und Flughäfen Hohn und Spott über unfähige deutsche Großprojektplaner ausgießen sollte, darf man ihm entgegenhalten: "Port des Plaisance La Rochelle". Mit 5000 Liegeplätzen der mit Abstand größte Sportboothafen Europas. Noch nicht ganz fertig. Aber die Duschen sind bereits verschimmelt. Die Lüftung wurde vergessen.

Zum Thema Toiletten noch etwas Versöhnliches. Zwischen Pornichet und La Rochelle bleiben wir zwei Tage auf

der wirklich traumhaften Insel Isle D'yeu. Auch dort keine Haken und Ablageflächen aber ein Schild an der Tür: geschlossen ab 20 Uhr. Was machen, wenn man nachts mal muss? Das Bordklo, im Hafen sonst tabu, kommt zu Ehren. Beim Pumpen im Düstern spült es mit einem mal hell grünes Meeresleuchten ins Becken. Kann man schöner pinkeln?

Bericht Nr. 5

Logbuch der Luv

Auf der Reede in der Bucht von Arcachon

75 Meilen immer nach Süden. Der gelbe Strand ist nur drei Steinwürfe entfernt. Die Luv segelt bei schwachem, halbem Wind ganz dicht unter Land im flachen Wasser von der Girondemündung nach Arcachon; das ist dort, wo Europas grösste Wanderdüne die millionenfach bestiegene Attraktion ist. Im Seehandbuch heißt es, die Küste sei bis dorthin ohne jede Struktur und langweilig. Keine Stadt, kein Hafen, nicht mal ein Leuchtturm. Nur eine endlose, schwach bewachsene Düne, länger als 120 Kilometer. Aber immer mal wieder große graue Betonklötze am Strand. Durchs Fernglas sind sie gut auszumachen: Bunker von Hitlers Atlantik-Wall. Sie haben allesamt die geplanten tausend Reichsjahre nicht überdauert und sind - meist in einem kolossalen Stück - den steilen Hang zum Meer hinunter gerutscht, das Fundament unterspült von den allfälligen Herbststürmen in der Biskaya. Klotzige Mahnmale, alle halbe Stunde.

Die Luv ist allein auf See. Bis zum Horizont kein Segler. Vom frühen Morgen bis in den Abend keine Chance auf eine kleine Privatregatta mit einem Boot auf gleichem Kurs. Niemand in Sicht. Das verwundert ein wenig, schließlich sind es nur noch drei wertvolle Tage bis zum Ende der großen Sommerferien, und ein besseres Segelwetter als heute ist nicht denkbar. Sogar das französische Militär scheint ein Herz für Wassersportler zu haben. Das Revier, durch das wir heute schippern, ist ein sonst viel genutztes Schiessgebiet. Der Hafenmeister in Royan hat uns versichert, bis zum Wochenende würde nicht auf uns geschossen. Die Artillerie sei entweder selbst im Urlaub oder auf dem Weg nach Syrien.

Möglicherweise stand diese Nachricht nicht in der Zeitung und die Yachteigner hier trauen sich einfach nicht aufs offene Meer. Das ist natürlich Unfug. Die Franzosen sind eine unvergleichliche Seefahrer- und Seglernation. Bei internationalen Regatten sahen sie regelmäßig die schönsten Trophäen ab. Die Weltumrunder und Einhandsegler der Grande Nation haben Heldenstatus. Nach Eric Tabarly zum Beispiel wurde jetzt posthum ein sündhaft teures Yachtzentrum für Super- und Rekordboote an der Westküste benannt. Den Ehrentitel "Kommandeur der Ehrenlegion" hatte ihm zu Lebzeiten noch Staatspräsident De Gaulle verliehen. Tabarlys letztes Boot, die "Pen Duick", liegt in seinem Hafen an Land. Er hatte es eines Nachts in der irischen See während einer seiner vielen atemberaubenden Abenteuer unfreiwillig verlassen. Angeblich musste er mal. Die allermeisten ums Leben gekommenen Segler werden übrigens, wenn sie überhaupt gefunden werden, mit offener oder ohne Hose geborgen. Offiziell hieß es, der Grossbaum habe Tabarly von Bord gefegt. Er war nicht angeleint.

Wir haben daraus gelernt, dass großer Ruhm nicht vor Torheit schützt und zwei Regeln beachtet werden sollten: Erstens niemals auf See außenbords pinkeln - und wenn schon, zweitens dann mit Sicherheitsgurt. Zurück zur wundersam yachtfreien See. Nirgendwo in Europa sind so viele Freizeitschiffe zugelassen wie in Frankreich. Die Zulassungsnummern in den französischen Segeln sind fünfstellig, in Deutschland kommen wir locker mit vier Stellen aus. (Die Luv hat die Nummer GER5148). Hamburgs Yachthafen in Wedel, Deutschlands größter, bietet Platz für 2000 Boote. In La Rochelle allein passen fast dreimal so viele hinein und Arcachon, unser Ziel für heute, steht dem nicht viel nach. Wir lesen, dass die dortige Warteliste einen Liegeplatz erst in 26 Jahren in Aussicht stellt. Ob die Skipper etwa darum ihren Hafen nicht verlassen, weil weggegangen, Platz vergangen? Haben die überhaupt Platz für Gäste? Sicherheitshalber beschließen wir, heute Nacht in einer geschützten Bucht in der Nähe der Stadt vor Anker zu gehen.

Bericht Nr. 6

Logbuch der Luv

Auf See

von Arcachon nach Bilbao
Wetter: Bft2. Wolkenlos.

Nun muss ich aber mal wirklich meckern. Der Hafen der südfranzösischen Stadt Arcachon ist eine Zumutung. 80 € (in Worten: achtzig Euro!) für einen Tag. Und dafür diese Leistung: ein Liegeplatz von nur acht Metern Länge für unsere 14,50 m-Luv, eine einzige, dazu noch absolut unzumutbare Dusche in einer Marina für immerhin 3000 Boote; von der einen einsamen Toilette will ich schweigen, es könnten sich zartbeseitete Leser über allzu grobe Vokabeln erregen. Das sonst in allen europäischen Häfen mittlerweile obligatorische freie WLAN für den Zugang ins Internet? Fehlanzeige. Wir hören ein "Excuse", ein freundliches Bedauern auch wegen des abenteuerlichen Liegeplatzes, an dem uns bei Niedrigwasser tatsächlich die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel fehlt und ein "Regret" auch wegen des wucherischen Hafengeldes; es handele sich bei der Marina nicht um einen kommunalen Hafen sondern um einen privat betriebenen.

Ganz besonders privat betrieben ist die Poisonnerie, die man nach einem zweieinhalb Kilometer langen Marsch gleich neben dem Bäcker und dem Supermarkt erreicht. Wir wollen ein Dutzend Austern kaufen, wie zuvor schon in den von der Luv angelaufenen Fischereiplätzen am Atlantik. 5,80 Euro hatten wir bislang für das Dutzend der schlürfigen Muscheln bezahlt. Hier sollen wir nun 23,60 Euro für zwölf Stück hinblättern. Mehr als viermal so viel! Frische Flossen- und Krustentiere gibt es reichlich in dem Fischladen, aber alles zu abschreckenden Preisen. Wir kaufen nebenan erschwingliche Bratwurst.

Wohin sind wir geraten? Im Hafenhandbuch findet sich eine Menge Unfug und Wahrheitswidriges über Arcachons Marina. Etwa dass für Gäste 250 Liegeplätze reserviert seien (siehe oben!) oder dass der Hafenkaptän englisch spreche. Die überzeugte Einsprachigkeit des sonst sehr freundlichen Personals ist allerdings ein sicheres Kennzeichen fast aller Franzosen; wir haben jedenfalls kaum polyglotte getroffen auf unserer fast 900 Meilen langen Reise entlang der frankophonen Atlantikküste. Selbst Jugendliche und Studenten passen, wenn sie ihre Muttersprache verlassen sollen. Der Englischunterricht in Frankreich sei sehr schlecht, sagen sie unisono. Auf der anderen Seite: Unser Französisch ist jammervoll. Zeichensprache und heiteres Worteraten helfen weiter. Dass Arcachon für fremde Segelschiffe keine gute Adresse ist, scheint sich herumgesprochen zu haben. Wir sind hier wirklich und wahrhaftig das einzige Boot mit fremder Flagge. Dabei hat die Stadt eine einzigartige Landschaft zu bieten, die jeden Umweg rechtfertigen würde. Das nachhaltigste Erlebnis bietet die große Wanderdüne, die schon bei der Ansteuerung von See aus beeindruckt. Wir klettern die 170 in den knietiefen weichen Sand gelegten, schiefen Stufen hinauf und mühen uns barfuss weitere 30 Höhenmeter. Die Belohnung ist eine atemberaubende Aussicht auf das weite Watt der großen Bucht und das von Wind und Wellen weich modellierte vorgelagerte Sandhaff. Also: Arcachon immer wieder. Aber in der Bucht ankern und mit dem Gummiboot an Land.

Bericht Nr 7

Oktober 11, 2013, Auf See vor Nordspaniens Küste, Wind 0-1
Unter Motor

Vom geplanten Untergang nach länger Seefahrt

Über was man so redet, beim gemütlichen Essen. Heute ist es noch warm, die tiefstehende Venus, der Abendstern, ist eben gerade nach nur wenigen Minuten ihres frühen Leuchtens hinter den Ausläufern der nahen baskischen Pyrenäen untergegangen. Untergang. Das ist das willkommene Stichwort für ein anregendes Tischgespräch im Cockpit der Luv. Es stellt sich nämlich als Ergebnis einer kleinen Umfrage entlang der Sitzordnung von Steuerbord übers Heck nach Backbord heraus, das alle fünf Crewmitglieder dermaleinst untergehen wollen, bevorzugt in der Nordsee, vor Cuxhaven. Seebestattung ist ja ziemlich populär geworden und für wen, wenn nicht für mehr oder weniger betagte Seebären, bietet sich so etwas als letztes Reiseziel an?

Michael berichtet anregend von einer solchen Zeremonie, die unlängst vor Neustadt vonstatten ging. Er weiß davon nur aus zweiter Hand, von einem Seglerfreund. Das spricht dafür, dass es sich nicht um Seemannsgarn handelt. Michael also erzählt: Die kleine Trauergemeinde hatte sich auf einer schmalen Barkasse eingeschifft und war zunächst frohen Mutes in See gestochen. Die bekränzte Urne des verstorbenen Freundes, mutmaßlich – so Michael - auch ein Segler, besetzte einen zentralen und bekränzten Ehrenplatz an Deck. Schon in der Hafeneinfahrt, die sich nach Osten öffnet, stand gehöriger Schwell, weiter draußen wurde es weit wackeliger. Der

grossen Mehrheit an Bord wurde rasch und nachhaltig schlecht und übel. An der amtlich zugewiesenen Urnenabwurfzone angekommen musste sich der Seebestatter energisch durchsetzen. Man solle gefälligst mal aufhören mit dem Übergeben, das zerstöre doch irgendwie die notwendig ernste Stimmung.

Claus nimmt noch ein zweites mal von unserem Fischgericht und sagt, ihm wäre es egal, ob bei seiner eigenen Seebestattung gekotzt würde, er würde auf jeden Fall die Nordsee als Seemannsgrab bevorzugen, auch wenn die Gefahr dort größer sei, sich bei der Bekannt- und Verwandtschaft posthum unbeliebt zu machen. Elbsegler Eggert teilt mit, er sei auch für die See zwischen Helgoland und Cuxhaven, er habe das in seinem Testament noch nicht festgelegt. Das klingt so, als ob sein letzter Wille demnächst auf der Tagesordnung stünde.

Unser Segelkamerad Loewe hat eigene lustige Erfahrungen mit diesem eigentlich traurigen Thema gemacht. Es ist schon ein paar Jahre her, da segnete in einer schottischen Kneipe sein bester Freund, ein bekannter Hamburger Künstler, das Zeitliche. Er war mit seinem Boot nach Edinburgh gesegelt und hatte seinen Landfall nicht lange überlebt. Herzinfarkt. Loewe übernahm den letzten Dienst und begab sich nach Edinburgh, die sterblichen Überreste nach Hamburg heimzuholen. Die befanden sich bereits in einer Urne.

Loewe hatte Vollmacht, er unterzeichnete diverse Papiere und packte den Freund dann zum sicheren und bequemen Transport in eine Plastiktüte. Vor dem Heimflug besuchte er noch besagte Kneipe und feierte mit der Urne auf dem Tresen und zahlreichen berührten und begeisterten Schotten zünftigen Abschied. Der Freund, so Loewe, sei ein großer Whiskykenner gewesen, und die Einheimischen hätten das sehr zu schätzen gewusst.

In Hamburg kümmerten sich weder Zoll noch Einwohnermeldeamt um den Verbliebenen und seinen Verbleib, und so fand ohne behördlichen Segen der Einhandsegler ein paar Wochen später - übrigens bei allerbestem Wetter und vor zahlreichen Zeugen, die alle zum Schweigen verpflichtet wurden - in einer sanft geschwungenen kleinen Bucht vor der dänischen Insel Avernakö seine letzte Ruhestätte.

Diese Ordnungswidrigkeit ist natürlich längst verjährt und nun darf darüber straflos berichtet werden. Der genaue geografische Ort der Seebestattung ist präzise in einer geheimen Seekarte eingetragen. Und, so Loewe, er kenne einige, die an gleicher malerischer Stelle mit ihrer eigenen Asche eine winzige Untiefe bilden möchten. Das anregende Abendessen an Bord der Luv geht mit einem Glas guten spanischen Rotweins zu Ende. Whisky haben wir nicht an Bord. Wir leben schließlich noch.

Bericht Nr. 8

Auf See

Oktober 14, 2013, Querab Cap Finisterre, Nordwestspanien

Wetter: Regen, Nordost 0 bis 3

Ich habe nichts mehr zu sagen. Als Skipper der Luv bin ich abgelöst. Seit Eggert vor ein paar Tagen zur Crew gestoßen ist, hat er das Sagen an Bord. Dabei sagt er meist gar nichts. Stundenlang steht er am Ruder, kontrolliert stumm Kompass, Kurs und Kimm und lässt die übrige Besatzung weitestgehend in Ruhe. Er gilt in der Segelszene als "Der große Schweiger". Nur manchmal verblüfft der neue Schiffsführer mit wort- und detailreichen Ausführungen zum Wetter. Warum etwa die gekrümmten Isobaren in einer sich auflösenden Occlusion mit nachfolgendem Trog oder sich vertiefendem Hoch am Rande einer unklaren Grosswetterlage für eine Winddrehung um 27 Grad nach ost-südost verantwortlich sind. Jedenfalls hört es sich so ähnlich an, wenn ein ausgewiesener Fachmann mit zahlreichen nachgewiesenen Wetterseminarbesuchen über Meeresmeteorologie spricht. Wenn es dann wie gewöhnlich anders oder sogar umgekehrt kommt, weiß Eggert natürlich genau warum.

Davon wird das Wetter leider auch nicht besser. Seit Tagen ruht sich die Luft aus. Keine Isobare bringt sie auf Tempo. Kein Druckunterschied setzt sie in Bewegung. Heute hat der Wind zwar – wie von Eggert prognostiziert – auf Ostnordost gedreht. Aber das eine schlappe Beaufort reicht nicht mal aus, um mit dem mittelschiffs fixierten Großsegel das Schiff in der kabbeligen Dünung ein wenig zu stabilisieren. Es schaukelt gewaltig. Und der Motor lärmt. Es regnet, und es ist kalt. Seefahrt kann so schön sein – an anderen Tagen. Zisch sagt, das alles hätte er nicht gebucht und er wolle sein Segelgeld zurück, seine Kostenbeteiligung für die Segelreise mit der Luv. Daraus wird nix. Er muss ja auch nicht draufzahlen bei der nächsten schönen Brise und wenn die Sonne wieder wärmt.

Die neue Arbeitsteilung zwischen mir und dem neuen Kapitän ist keine Folge einer wüsten Meuterei sondern kluge Personalpolitik. Erstens ist mein Nachfolger eh der erfahrenere und bessere Segler. Er weiß nicht nur alles übers Wetter sondern zweitens als Ingenieur und Elektroniker kann er auch alle elektrischen und mechanischen Ausrüstungsgeräte auseinander schrauben, entkernen, den Fehler suchen und reparieren und danach zur vollsten Funktionstüchtigkeit wieder in Betrieb nehmen. Auswendig!

Zum Beispiel unser AIS-Gerät. Mit dieser Erfindung können Schiffe ihre Position, ihren Kurs und noch eine Menge andere Daten anderen Schiffen mitteilen (und weltweit jedem Interessierten, incl. der amerikanischen Ausforscher von der NSA). Das Automatische Identifikations System ist sehr nützlich auch für die Leser dieser Zeilen. Wer wissen will, wo die Luv gerade ist, lädt sich das App "Marine Traffic" herunter und nach ein paar Klicks sieht man die Luv auf einer Karte durch den Atlantik schippern. Auf 5 Meter genau. Wer gerade jetzt mal nachsehen würde, fände uns buchstäblich am Ende der Welt. Das Cap Finisterre heißt so, weil seit altersher hier die Alte (europäische) Welt im Wortsinn ihr Ende fand. Wer von hier aus im glaubenswirren Mittelalter weiter segelte, riskierte über den Rand der Scheibe zu fallen.

An Bord der Luv war das AIS durchgeschmort, keiner weiß warum. Eggert hat das neue mit der Unterstützung von Claus in zweitägiger Bastelarbeit wieder hingekriegt. Drei Tage hat er anschließend für die Erläuterung benötigt, was denn nun warum und wie mithilfe von aus-und umgebauten Antennen -Splits, hochkomplizierten Platinen und sonstigen kryptischen Bauteilen verändert und verbessert wurde. Weiß der Teufel, warum er der "Schweiger" heißt.

Jedenfalls ist die Luv bei ihm in allerbesten Händen, und ich kann für ein paar Tage mit gutem Gewissen auf Heimaturlaub fahren.

Bericht Nr. 9

Logbuch der Luv

Oktober 14, 2013, Hafen von Lagos, Südportugal.

Wetter: Sonne, heiß, windstill

Es ist Zeit für eine Zwischenbilanz. Die Luv und ihre Crews haben nach zehn Reisewochen und 2595 Seemeilen, 28 Häfen und nach Elbe, Nordsee, englischem Kanal, Biscaya und Westatlantik einen kleinen Rückblick verdient.

Was bleibt in Erinnerung? Dass Europa ein großartiger und zugleich weitgehend unbekannter Kontinent ist. Dies vor allem: Atemberaubende Landschaften, die von See betrachtet dem Reisenden eine neue Dimension erschliessen. Faszinierende Städte, kultur- und geschichtsbeladen und zugleich modern und lebendig. Gastfreundliche und hilfsbereite Menschen wo immer wir unser Schiff angebunden haben. Ein Beispiel von vielen: Im bretonischen Lezardrieux bin ich morgens in aller Frühe durch den Nieselregen zum Bäcker marschiert um die in Frankreich unvergleichlich guten Baguettes zum Frühstück zu holen. Der steile Weg vom Hafen in die Altstadt auf dem Hügel ist lang und je länger desto nasser. Bevor ich den Rückweg antreten kann, spricht mich ein Mann an. Ob ich denn zum Hafen wolle und ob er mich bitte dort hinfahren könne. Ein Taxifahrer, der ein Geschäft wittert? Ein Bretone mit großem Herzen und Zeit für einen Umweg!

Warum sind wir nicht schon längst in Brügge oder Portsmouth, in la Rochelle oder in Lagos und Lissabon gewesen? Wir fliegen ein ums andere mal nach Malle und in die Domrep und lassen uns wochenlang in der Sonne braun brutzeln und könnten doch mit weit weniger Aufwand unseren Erlebnishorizont direkt vor unserer Haustür mit so vielen Grossartigkeiten erweitern.

Ich merke schon, ich gerate ins Schwärmen. Aber in den vierzig Jahren, in denen ich zumeist in der Ostsee herum gesegelt bin, gab es kaum eine vergleichbare schöne Reise.

Zugegeben, die von der Hanse geprägten Metropolen im baltischen Raum, das paradiesische schwedische Schärenarchipel, die romantische dänische Südsee oder die dramatische Landschaft der Lofoten im Nordmeer sind allemal drei Reisen wert. Aber wir wissen jetzt, Europas Westküste wird von deutschen Seglern sehr zu Unrecht links liegen gelassen. Wir haben ab dem englischen Kanal in keinem Hafen oder auf See die schwarz-rot-goldene Flagge am Heck von Segelbooten gesehen. Die vielen Schiffe, die jetzt unterwegs sind nach Las

Palmas zum Start der ARC-Regatta sind zumeist auf direktem und kurzem Kurs quer durch die Biskaya gehastet. Die haben alle was verpasst.

Keine Überraschung und gleichwohl eine Bemerkung wert: es gab noch nicht ein einziges Mal Streit an Bord. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Sechs oder sieben erwachsene Individualisten wochenlang auf engstem Raum, die Privatheit reduziert auf wenige Momente. Da ist ein hohes Maß an Toleranz und Zurückhaltung bei der Pflege der jeweiligen privaten Macken gefragt. Aber in dieser Hinsicht haben wir alle miteinander viele Jahrzehnte Erfahrung sammeln können, angefangen bei der gemeinsamen Kuttersegelei auf der Elbe.

Morgen verlassen wir Europa, jedenfalls das europäische Festland. In Südportugal bin ich nach kurzem Heimaturlaub wieder an Bord gegangen. Vor uns liegen etwa 500 Meilen offene See bis Madeira. Politisch gehört diese Insel zu Portugal und damit noch zu unserem Kontinent. Wir wissen aber nicht viel über Madeira, außer dass die Insel weit weg ist und dass auch dort mit dem Euro bezahlt wird. Vielleicht gibts aber auch dort noch europäische Überraschungen. Wir freuen uns drauf.

Bericht Nr. 10

14.10.2013, auf See

Wetter: Sonnig Wind Nordwest 1 bis 2

Nachtfahrt

“Was macht Ihr eigentlich nachts?” Diese naheliegende Frage wird von Fachkundigen eigentlich immer gestellt, wenn das Gespräch auf die Seesegelei kommt. Handelt es sich bei dem Interessierten um eine völlige Landratte, sagen wir: ein Fußballanhänger aus München, dann hat man schon mal Erfolg mit der Antwort: “Na, da sind wir doch im Hafen.”

Bei Leuten aus Nordeutschland oder bei solchen, die eine vage Ahnung davon haben, dass die Häfen auf der Strecke von Europa nach Mittelamerika vergleichsweise sehr dünn gesät sind, kommt man damit nicht durch. “Wir ankern”, wird aber gern geglaubt. Aber nur kurzfristig. Wenn Hein Seemann dann nämlich berichtet, dass unsereins kurz nach Sonnenuntergang die schwere Kette an Deck schleppt um den Anker daran auf den 2400 Meter tiefen Grund zu fieren, kommen doch Zweifel auf – bei dem einen oder anderen.

Ha,Ha, Seemansgarn! Also, was macht Ihr wirklich nachts?

“Na, wir segeln natürlich, wie tagsüber auch. Was denn sonst?” Diese Antwort ist nun aber mindestens so falsch wie die Story mit dem Hafen und dem Anker. Denn nachts ist auf See wirklich alles anders. Das beginnt schon damit, dass man das Meer nicht sieht. Gut, man sieht auch sonst fast nichts, aber die Wasseroberfläche nicht im Blick zu haben, ist schon eine gewaltige Einschränkung. Verrät sie dem Segler doch bei Licht besehen fast alle Informationen, die er für sein rasches und sicheres Fortkommen benötigt: Bei Flaute eine Fläche wie flüssiges Blei, bei aufkommendem Wind feine Federn, die Richtung geben und Hoffnung machen, bei schwacher, mäßiger und frischer Brise kleine Wellen, die sich parallel staffeln und lebhafter werden, bis sie erste glasige Kämme bilden und weiß werden, bevor sie zu brechen beginnen. Jetzt wäre es Zeit, die Segel zu reffen. Starker, steifer und stürmischer Wind, das sind die Beaufortstärken sechs bis acht, modellieren die See von Welle zu Woge zum hochgetürmten Brecher bis schließlich das Wasser weiß ist und die Rettungswesten mit Sicherheitsgurt über das schwere Ölzeug gezerrt werden.

Nachts nichts von alledem. Wenn man Glück hat, gibt der Mond eine schwache Ahnung von Bewegung auf dem Meer. Rettungswesten sind an Bord der Luv mit Einbruch der Dunkelheit sowieso Pflicht. Alle Informationen über Stärke und Richtung des Windes muss man von den beleuchteten Instrumenten ablesen. Wie profan.

Nachts ist es deutlich kälter, regelmäßig nasser, die Feuchtigkeit kriecht in die und unter die Kleidung, auch wenn es nicht regnet. Nachts vergeht die Zeit langsamer, besonders langsam in der letzten halben Stunde der Wache. Da weigern sich die Minuten zu verstreichen, sie bleiben nachgerade kleben und haben die widerliche Gewohnheit, die gewaltige Müdigkeit noch zu verstärken. Der Friede an Bord und die Freundschaft unter den Besatzungsmitgliedern wären gefährdet, würde sich die Ablösung um vier Uhr in der Früh auch nur um Augenblicke verspäten.

Nächte auf See bieten aber zugleich die schönsten Stunden, die Seegelei zu bieten hat. Durch keinen Lichtsmog der Lichtdome einer elektrifizierten Zivilisation gestört sind bei wolkenfreiem Himmel die Milliarden Sterne der Milchstrasse einzeln auszumachen. Legt man sich im Cockpit auf den Rücken, fallen einem ab und an kleine Lichtpunkte auf, die mit irrer Geschwindigkeit durchs Firmament jagen. Das sind Satelliten, die auf Ihren Bahnen um die Erde von der für uns un sichtbaren Sonne angestrahlt werden. Vor ein paar Tagen erst regnete es förmlich Sternschnuppen in allen Größen und aus allen Richtungen. Wir hatten gar nicht genug Wünsche.

Das Steuern wird des Nachts von tiefstehenden Sternen ungemein erleichtert. Wenn der Rudergänger tagsüber bei leerem Horizont nichts vor Augen hat außer dem wackeligen und unsteten Kompass, um auf Kurs zu bleiben, geben ihm die Sterne einen sicheren Anhaltspunkt. Er sucht einen passenden aus und fährt geradewegs drauf zu. Es empfiehlt sich allerdings darauf zu achten, dass sich der Sternenhimmel dreht und mit ihm die Peilung zum angesteuerten Gestirn. Also muß man ab und zu einen neuen Stern wählen, sonst fährt man in die Irre.

Und heute? Vor Mitternacht Stunden wie Samt. Der Wind erlaubt einen Kurs wie gemalt, eine Geschwindigkeit wie erhofft. Die lange Dünung ist wie eine sanfte Wiege, die Temperatur wie ein warmer Schal. Als der halbvolle Mond untergeht ist es so duster, dass die Glut von James` Zigarillo blendet.

Zwei Delphine machen sich bemerkbar. Sie tauchen neben der Luv auf und atmen laut prustend aus. In der pechschwarzen See ist ihr Weg durchs Wasser leicht auszumachen. Millionen Planktonteilchen lassen sich von den Tümmelflossen anregen und blitzen erschrocken auf: Meeresleuchten.

Gegen Ende der Hundewache von vier bis acht Uhr, ein Sonnenaufgang wie der erste Tag.

Bericht Nr 11 - Von Leinen und Bindebändern

Logbuch der Luv

17. 10. 2013, Atlantikinseln Madeira

Wetter: windstill

Wer über das Segeln mitreden will, muss sich mit Leinen auskennen. Wer sich nicht auskennt, gibt sich gleich als Laie zu erkennen, weil er "Bänder" sagt, oder "Fäden", oder – noch schlimmer: "Stricke". Das geht natürlich gar nicht. Obwohl - der Seemann sagt schon mal "anbinden", nimmt dafür aber ein Bändsel, niemals ein Band, aber auch schon mal einen Festmacher. Das ist ein vielleicht zehn Meter langes Ende. Das Ende des Endes heißt Tampen, ein Ende hat also zwei Tampen. Ich kenne viele Segler, denen sind diese feinsinnigen Wortklaubereien schnurz. Sie bitten um den Tampen, wenn sie ein Ende wollen und richtig erhalten sie dann ein Tau. Alles klar?

Fäden gibt es auch, aber wirklich nur sehr eingeschränkt. An Bord sind das kleine, bunte, kurze Dinger, die ins Segel geklebt werden und durch ihr wackeliges Verhalten im Wind anzeigen, ob das Antriebstuch richtig getrimmt ist mit all den Leinen, von denen noch die Rede sein wird. Nur um der Vollständigkeit willen: Ein Faden hat oder hatte vor allem eine Bedeutung als Längenmaß in der christlichen Seefahrt. Alte Seekarten geben die Wassertiefen in Faden an. Ein Faden = 185 cm. Altmodische Seeleute sprechen heute noch von einer "Kabellänge", wenn sie eigentlich 185 Meter sagen wollen. Kaufte man sich auf Vorrat eine Trosse, also die vollständige Rolle einer Leine, dann war sie eben genauso lang. Trossen wandern in die Vorratskammer des Schiffes, das Kabelgatt. Kabel aber gibt es aber selbstverständlich überhaupt nicht. Das heißt: also Kabel, elektrische Kabel schon, aber das führt hier zu weit.

Die Länge allen Tauwerks (das ist der Oberbegriff für all die gedrehten, geschlagenen und geflochtenen Längen) an Bord unserer Luv dürfte einige Kilometer betragen. Nachgemessen hat das noch niemand, aber ich halte jede Wette.

Die Ankerleine ist die Längste, gut 70 Meter. Und die Dickste mit 5cm Umfang. Wir ankern natürlich nicht mit der Ankerleine sondern mit der Ankerkette. Mit der Ankerleine wird vor allem geschleppt. Zum Beispiel andere Segelboote, die mit gebrochenem Mast und ohne Motor zwischen hier (das ist die Insel Madeira) und unserem nächsten Ziel, das ist Las Palmas, in Seenot geraten sind und unserer Schlepperhilfe bedürfen. Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass wir für so etwas in Anspruch genommen werden, so etwas passiert nie, und wenn doch, dann immer anderen. Wenn aber doch, hätten wir eine Ankerleine zum Schleppen dabei und im Notfall auch zum

Ankern, wenn die Kette mal brechen sollte. Wo wir gerade bei sprachlichen Petitesse sind: Leinen, dicke wie dünne, reißen nicht, sie brechen.

Ich sehe schon, die beabsichtigte, kurze Abhandlung über Taue und Leinen verliert sich im Detail. Wollte ich jetzt noch von den Schoten und Fallen berichten, die weder was mit Erbsen noch mit Mäusen zu tun haben, oder von den Streckern, Niederholern, Achterholern, den Backstagen und Cunninghams oder den Taljen und Toppnanten, die Wirrnis selbst beim geneigtesten Leser wäre wohl vollständig. Nur so viel: all das ist notwendig für sicheres und schnelles Segeln und all das trägt ein gerüttelt Maß an Schuld daran, dass unser schöner Sport als abgehobenes Hobby für Intellektuelle diffamiert wird. Fußball ist einfacher.

Eine kleine Bemerkung, eine Warnung, zum Schluss. Niemals sollte der Segler, Laie oder Experte, versuchen, eine Leine festzuhalten, die "auf Kraft steht". Michael hatte unlängst probiert, das ausrauschende Spifall, daran 140 Quadratmetern Tuch voller Wind, mit bloßen Händen zu stoppen. Das ging gründlich schief. Ihm wurde recht heiß, und die Aktion trug ihm, dem notorischen Frauenverstehrer, auch noch Spott ein:

"Kein Mädchen, nicht mal eine Braut, mag gerne Hände ohne Haut" (Ringelnetz).

Vielleicht doch noch dies, weil ich anfangs von der völligen Tabuisierung des Begriffes "Strick" in der Seefahrt sprach. Als Verb kommt er gleichwohl vor. Wenn nämlich Hein Seemann nicht nur sprachlich sondern tatsächlich mit all seinen Bindfäden in' Tüddel gekommen ist und sich etwa im Masttopp Fallen und Toppnanten heillos verknötet und verwirrt haben, dann hat da wer "gestrickt". Dann hilft manchmal nur noch das Messer, um des Knäuels Herr zu werden. Und dann werfen wir den Motor an. Es ist eh kein Wind, und gleich laufen wir in Madeira ein und machen fest. Mit ner Leine, oder nem Tau oder nem Ende.

Bericht Nr. 12

Logbuch der Luv

Oktober 21, 2013, Hafen von Caletha, Madeira

Wetter: leichter Regen, schwacher Wind



Atemberaubende Landschaft im Hinterland von Madeira

Energieoptimierung ist heute das Stichwort. Ein hehres Ziel, aufs innigste zu wünschen. Wer segelt, ist schon mal gut dran mit seiner Energieeffizienz. Welches Transportmittel produziert weniger klimaschädliches CO₂ als die Windmaschinen mit Mast und Tuch, Rumpf und Kiel? Umweltpolitisch gesehen ist daher unser Sport zukunftsfähig, auch wenn Herr Vettel angeblich mehr Anhänger hat.

Bei anhaltender Flaute haben wir allerdings ein Problem. Dann wird aus unserem flotten, leisen und politisch korrektem Transportgerät unversehens eine laute, stinkende Dieselstaubpartikel-Dreckschleuder. Das ist natürlich bedauerlich. Aber was soll man machen, wenn Madeira noch weit und der Zeitplan eng ist und der Wind sich dauerhaft nach sonstwo verpiffen hat?

Die Luv motort also. Auf der halben Strecke vom portugiesischen Hafen Lagos bis nach Caletha, einem kleinen Hafen an der Südküste der Atlantikinsel verlässt uns der Wind. Der Jockel läuft im niedrigen Drehzahlbereich, 1800 U/ min, mehr nicht. Nach dem Tanken in Caletha ist unser ökologisches Gewissen wieder ein wenig beruhigt. Der Treibstoffverbrauch kann sich wirklich sehen lassen: weniger als drei Liter in der Stunde verbrennt die 65-PS-Maschine der 13,5 Tonnen schweren Luv bei sparsamster Marschfahrt. Das schafft Vettel locker pro Minute, und sein Dienstfahrzeug ist weit leichter. Und wir nutzen die Dieselabwärme sogar noch zum Heizen, das heißt, wir würden sie nutzen, wenn es denn kalt wäre, aber immerhin.

Als wir uns nachts Madeira nähern, haben wir festgestellt, dass die steilen Hänge der Insel von den Ufern bis zu den Gipfeln sehr autogerecht hergerichtet sind. Selbst um vier Uhr in der Früh ist das offensichtlich dichte Straßennetz hellgelborange erleuchtet und die zehntausend Straßenlaternen verleihen dem einsamen Eiland einen nachgerade großstädtischen Glanz. Durchs Fernglas können wir auch ein Auto pro Stunde ausmachen. Das wird sich in der hellen Gegend gewiss nicht verfahren können.

Die Luv-Crew will auch Autofahren. Wir mieten uns einen preiswerten Kleinwagen, erbetteln uns bei der Touristinfo eine zwei Handbreit große Karte und erkunden Madeira. Das hat sich wahrhaftig gelohnt. Wir erleben eine einzigartig bizarre Vulkanlandschaft mit steilsten Bergen, engsten Schluchten, reißendsten Flüssen, höchsten Hochmooren (1600 Meter) fremdartigster, üppigster, subtropischer Vegetation, die atemberaubenden Superlative wollen gar kein Ende nehmen. Da haben wir doch ein wirklich vorzeigbares Stück Europa vorzuweisen.



Autodusche der besonderen Art in Madeira

Das müssen sich auch die in Brüssel gedacht haben, als sie in den 90 er Jahren grünes Licht und einige Milliarden gaben, um das verkehrlich unterentwickelte Madeira ins 21ste Jahrhundert zu katapultieren. Soviel Schönheit muss einfach infrastrukturell erschlossen werden. Seither ist das Basaltmssiv der Insel kreuz und quer mit einem über 70 Kilometer langem Tunnelsystem durchlöchert wie ein Schweizer Käse. Im Eifer wurde auch schon mal übertrieben. Nicht wenige der 140 Tunnel beginnen im Nichts und enden im Nirgendwo. Es fehlen mal der Strassenanschluss oder die nachfolgende Brücke über ein Tal. Niemals aber fehlen die Straßenlaternen.

Auch nicht bei dem ganz besonders bescheuerten Tunnelprojekt am westlichsten Cap der Insel, dem Ponta do Pargo. Früher konnte man zu diesem gigantischen Aussichtspunkt - 312 Meter Falllinie bis zu den weiß umtosten Klippen da unten – zu Fuß wandern, von einer einfachen aber preiswert und guten Gaststätte ist es nur ein kleiner Kilometer über einen breiten Trampelfahrt.

Jetzt führt ein langer betonbesäumter mehrspuriger Strassenkanal zu einem 273 Meter langem Tunnel, in



Völlig blödsinniger Tunnel mit sofortiger Kehrtwende im Flachland von Madeira

dem sich zwei dreistöckige Busse locker begegnen könnten, zu dem sehr schmalen Gelände vor dem malerischen Leuchtturm auf der Klippe. Parken ist unmöglich. Der knappe Raum zwischen Tunnel und Steilküste ist vollständig, ich meine buchstäblich vollständig, ausgefüllt mit dem Wendehammer der Straße, die sofort wieder zurück in den hell erleuchteten Tunnel führt. Parken ist aber auch unnötig. Das gigantische Projekt ist ohne Verkehr. Wir sind einsam auf dem Plateau.

Apropos Plateau. Auf der ganzen Insel gibt es nirgends ein so flaches Gelände wie vor diesem Leuchtturm. Um dort eine Straße zu bauen, wenn es denn einen Bedarf gegeben hätte, wäre ein simpler Asphaltbelag auf dem ohnehin festen Untergrund ausreichend gewesen. So aber wurde in die platte Landschaft ein kilometerlanger tiefer Einschnitt gebaggert, sonst wäre man nicht tief genug gekommen, um das zutiefst sinnlos Loch überhaupt in die Erde bohren zu können.

Immerhin, irgendwer hat daran verdient. Im Hafen von Caetha erzählt die Wirtin eines kleinen Restaurants, die größte Luxusmotorjacht im Hafen gehöre einem Unternehmer, "der hier alles baut", der "Pate von Madeira".

Wir wollen morgen diese schöne Insel verlassen. Der Wetterbericht verheißt uns energiegeladene Luft. Wir setzen die Segel und schippern nach Las Palmas.

Bericht Nr. 13



Hafenkino in Las Palmas

Oktober 30, 2013, Hafen von Las Palmas, Gran Canaria

Wetter: Passat, 3 bis 5, Schauer

Hafenkino

In der Karibik soll es noch schlimmer sein, sagt einer, der es wissen muss. Der Segler war schon zweimal dabei, bei der ARC-Rallye von Gran Canaria nach Saint Lucia. Er meint die Hafengebührbürokratie, eine weltweit aktive Plage, die von Seglern oft mehr gefürchtet wird, als pottendicker Nebel oder, sagen wir, eine verstopfte Bordtoilette. Im hochmodernen Marinaoffice von Las Palmas steht LUV-Segler Eggert seit einer geschlagenen Stunde Schlange und wartet. In seinem Jutebeutel der Papierstapel für die Anmeldung: Pässe der Crew, Schiffsversicherungsnachweis, deutsches Flaggenzertifikat, Rechnung der bereits in Teneriffa für 30 Tage im Voraus entrichteten nagelneuen Navigationssteuer.

Die Schlange ist vergleichsweise übersichtlich. Frühes Erscheinen sichert bessere Plätze, hatten wir uns gedacht. Und tatsächlich: Vier Offizielle und eine Sekretärin scheinen an diesem frühen Morgen bereit für den Ansturm der vielen Skipper, die am vorangegangenen Wochenende im Starthafen des ARC eingelaufen sind und nun zu den angegebenen Dienststunden ihrer Meldepflicht genügen wollen. Aktuell sind es nur zwei. Eggert und der Mann mit der Karibikerfahrung. Die anderen pennen wohl noch. Oder sie haben Erfahrung. Denn die Dinge lassen sich leider nicht so flott an, wie erhofft.

Die Offiziellen, mutmaßlich Staatsdiener, haben Zeit. Fürs Kaffeekochen, Kaffeetrinken, Pläuschchen, keine Papiere auf dem leeren Schreibtisch ordnen, fürs Ignorieren der Segler, für deren Abfertigung sie eigentlich da sind, Zeit, draussen vor der Tür eine zu rauchen. Eine Stunde. Noch mal 30 Minuten. Mittlerweile hat sich das Office gefüllt. Und tatsächlich, eine Stunde vor Mittag kommt ein klein wenig Bewegung in die Truppe. Einer der Autoritäten prüft, kopiert, schreibt eine Liegeplatzrechnung. Die Navigationssteuer will er gleich noch einmal kassieren. Eggert hat es gemerkt und leistet erfolgreich Widerstand. Als er wieder an Bord kommt, hat er einen hochroten Kopf und braucht eine Weile, um seine sprichwörtliche Gelassenheit wieder zu finden.

Die übrige Crew hatte derweil einen vergnüglichen Vormittag. Beim verlängerten Frühstück sitzen wir im Cockpit und begutachten die Anlegemanöver der ankommenden Boote. Der Wind ist frisch, die Liegeplätze eng, der Raum fürs Rangieren begrenzt. Begrenzt oft auch das Vermögen der diversen Skipper und ihrer Mitsegler, ihr Boot ohne Schaden oder zumindest ohne lautstarke Erregung an die Pier zu bringen.

Was beim Anlegen so alles schief gehen kann! Vom fachkundigen Zuschauer immer wieder gern beobachtet und engagiert kommentiert sind die vergeblichen Versuche, rückwärts einzuparken. Sehr gern genommen ist auch der allfällige Fehlwurf der Leine vom Boot zu der helfenden Hand auf dem Steg. Entweder ist der Festmacher zu kurz und erreicht nicht das Ziel, oder das Ende knallt dem Helfer mit Wucht an den Kopf und dessen Griff geht ins Leere. Oder die Leine ist mit ihrem anderen Ende nicht an Bord belegt und versinkt haltlos in die Hafenbrühe. Dann ist das Hallo besonders groß.

Jedesmal nach solchen Missgeschicken passiert das Vorhersehbare. Das Boot, weil ohne eigene Geschwindigkeit steuerlos, vertreibt vor dem Wind, kollidiert mit Pfählen oder anderen Yachten, verheddert sich in Mooringleinen und muss dann einen neuen Anlauf organisieren. Der Skipper einer Hamburger Charteryacht hat es besonders schwer mit seiner unerfahrenen Besatzung. Einer seiner Übungssegler kann den richtigen Knoten nicht, und ein Fender fällt ins Wasser. Es dauert, bis das zylindrische Gummikissen wieder an Deck ist. Dreimal nimmt das Schiff Anlauf zum Anlegen. Nichts gelingt. Ein Hafenhelfer mit Gummiboot erbarmt sich schliesslich, übernimmt von der treibenden Yacht eine lange Leine und befestigt sie am Steg. Hand über Hand holt die Besatzung das Boot daran zum Liegeplatz. Höchststrafe für jeden selbstbewussten Skipper.

Der hier hat gleichwohl unsere Achtung. Während des gesamten Scheiterns seiner Anlegebemühungen bleibt er ruhig und gelassen. Kein Brüllen oder Fluchen, kein Geschrei und keine Meckerei. Ungewöhnlich.

“Na, schönes Hafenkino gehabt?“, fragt er uns anschließend.

Doch ja, schon. Es wird wohl noch schöner. 250 Boote nehmen Teil am ARC. Und noch sind längst nicht alle da. Und der Wind wird noch ein wenig frischer.

Bericht Nr. 14 - Schnitzeljagd zur See



ARC-Teilnehmer sammeln sich im Hafen von Las Palmas

November 9, 2013, Hafen von Las Palmas

Wetter: Nordost 2

Leicht bewölkt, gelegentlich Schauer, 25 Grad

Im Hafen gibt es keinen freien Platz mehr. Ein einlaufender Segler mit australischer Flagge am Heck tuckert seit einer halben Stunden langsam mit seinem Boot alle denkbaren Liegeplätze im grossen Becken ab. Nirgends eine Lücke. Der Mann hat Pech. Jetzt, zwei Tage vor dem Start der großen Wettfahrt in die Karibik ausgerechnet auf die kanarischen Inseln zu schippern und nicht zur Flotte der ARC zu gehören bringt deutliche Nachteile mit sich! Alles ist seit Monaten für die 269 ARC-Schiffe aus aller Welt reserviert. Der Hafenkapitän weist unangemeldeten Außenseitern einen ungemütlichen Ankerplatz ohne Wasser und Strom vor dem eigentlichen Hafen zu.

Apropos Wettfahrt. Die ganze Stadt ist vollgehängt mit bunten Werbebannern, die auf das große Sportevent hinweisen: "Die weltweit größte transoceanische Regatta". Da ist er wieder, der verpönte Begriff: "Regatta". ARC heißt doch übersetzt "Atlantische Rallye für Fahrtenschiffe (Cruiser)". Da wollen betagte Dickschiffbesatzungen, die sich bislang höchstens nach Bornholm oder Helgoland getraut haben, eigentlich nur mal einen betreuten Ausflug über die gemütliche Barfußroute ins tropische Paradies der Karibik machen. So eine Art stressfreie Schnitzeljagd zur See, bei der es nicht so sehr darauf ankommt, wer als erster drüben ist sondern wer am meisten Spaß dabei hat und unterwegs die meisten Fische fängt.

Und jetzt das: Regatta. Das heißt doch schnell segeln, keine Badepausen im Passat, anhaltende Konzentration und dauernde Anstrengung, taktische Überlegungen, wochenlanger Schlafmangel, nachhaltiger Sonnenbrand. Mindestens die Werbetaupe des ARC meint das offenbar ernst mit der Wettfahrt über die vor uns liegenden 2400 Ozeanmeilen. Schauen wir uns bei unseren Nachbarn am Steg um, ist bei nicht wenigen tatsächlich das Regattafieber ausgebrochen. Überall basteln die Besatzungen an ihren Riggs, reparieren die Segel, optimieren die Ausrüstung.

Und wir? Am Mast haben wir statt des alten Fahrtensegels unser Regattagroß aus Hightech-Tuch angeschlagen. Anker und 70 Meter schwere Eisenkette liegen jetzt mittschiffs unter den Bodenbrettern. Mit hohen Gewichten tief verstaubt segelt es sich schneller. Der gemütliche Cockpittisch ist verschwunden. Bei schnellen Manövern wäre das Möbel doch nur im Weg.

Im ARC-Büro an der langen Pier hängt die Liste der teilnehmenden Yachten mit ihren jeweiligen Rennwerten aus. Die Skipper notieren sich eifrig die Zahlen: eine hohe Ziffer bedeutet auch hohes Geschwindigkeitspotential. Der Gerechtigkeit wegen erhalten langsame alte Schluffen ordentliche Zeitrabatte gegenüber den leichten flotten Rennziegen.

Unsere Luv mit dem Rennwert 1.059 ist rechnerisch das siebtschnellste Schiff in der Flotte der 44, die am Sonntagmittag zur ersten 800-Meilen-Etappe Richtung Cap Verdische Inseln die Segel setzt. (Die übrigen 225 lassen die Cap Verden aus und segeln nonstop nach Saint Lucia). Ob wir die Konkurrenz tatsächlich hinter uns lassen, ist ein wenig davon abhängig, wie sportlich wir die Sache angehen. Cruisen oder racen? Spinnaker auch nachts und auch bei Starkwind oder barfuß mit leichten Passatsegeln und im Schatten des Sonnensegels? So oder so: Wir freuen uns auf die Reise. Und wenn wir nicht gewinnen sollten, haben wir jede Menge Ausreden. Am Heck haben wir unsere Hochseeangel schon mal weithin sichtbar angebracht.

Bericht Nr. 15 - Von guten Menschen und bösen Tieren

November 13, 2013, Hafen von Las Palmas

Leichte Schauer

Nordost 3 bis 4

Der Abend vor dem Start der ARC- Wettfahrt.

Segler sind die besseren Menschen. Weltoffen sind sie, tolerant, sozial vorbildlich, kameradschaftlich und ehrlich. Diese gut begründbare und feste Überzeugung gerät ins Wanken, wenn man – wie wir gerade – neben einer in Amerika gebauten Luxusyacht festgemacht hat, die von Österreichern gesegelt wird und die einen großen Hund an Bord haben. Der Hund, ein grosser schwarzhäariger Kläffer, kommt auch im Hafen selten an Land und wird stundenlang von der Crew als Wache allein gelassen. Der Hund, er heisst Benji, scheidet dann – was soll er auch machen – aufs Vorschiff. Der leichte Nordostpassat bläst eine streng riechende Duftwolke zu uns rüber. Und wir mögen das nicht.

Es sind dicke Werke darüber geschrieben worden, ob Tiere auf Segelbooten Sinn machen. Gegen Papageien, von jeher Begleiter von Piraten und anderem seefahrenden Volk, ist eingewendet worden, sie würden mit Vorliebe die unanständigen Sprüche der Seeleute auswendig lernen und sie dann lauthals verbreiten. Das kann schon mal peinlich werden, wenn der Seemann seine sprichwörtliche Braut mit an Bord nimmt und sie liebevoll davon überzeugen will, dass seinesgleichen zu den besseren Menschen gehört. Ganz ehrlich! Großes Seemannsehrenwort! Und genau jetzt krächzt der Vogel was Obszönes.

Tierschützer weisen übrigens darauf hin, dass Papageien, zumal die bei Piraten beliebten bunten Aras, niemals allein gehalten werden dürfen. Das ist – auch aus Platzgründen – ein weiterer Ausschlussgrund.

Katzen gelten dagegen in der Seefahrt als Glücksbringer. Wir haben auch eine an Bord. Sie hängt über dem Kartentisch der Luv und hat ein Vorleben als Schlüsselanhänger. Tatsächlich ist die Luv auch noch nie gesunken, seit diese Katze bei uns ist. Das mit dem Katzensglück mag damit zusammenhängen, dass diese schnurrigen Jäger in den alten Tagen der christlichen Seefahrt die Windjammer frei von Ratten hielten. Und wo keine Ratten, da auch keine sinkenden Schiffe.

Aus jenen Tagen vor der Erfindung des Lebensmittelverfalldatums sind uns die Geschichten von den damals häufigsten tierischen Mitseglern überliefert. Die kleinen Maden versteckten sich im auch ohne sie schwer verdaulichen Schiffszwieback.

Sie mussten von harten Matrosenfäusten mühsam aus dem Brot auf den Teller herausgeklopft werden. Es gab im wesentlichen zwei Arten, die eine mit schwarzem Kopf und die andere soll sogar geschmeckt haben.

Gerade hat sich übrigens der Hund von nebenan von Bord auf den Steg geschlichen und pinkelt dort hemmungslos auf die Bohlen. Das österreichische Herrchen steht auf, geht hin und wir denken erleichtert: Gleich

nimmt er einen Schlauch und spült die Miede fort. Weit gefehlt. Er ignoriert die doch recht ansehnliche Pfütze und schaut sich fremde Segelboote an. Sein eigenes fährt übrigens unter der Flagge des kleinen Inselstaates St. Vincent, Hauptstadt Kingston. Ob er da gemeldet sei, weil das eine Steueroase ist, frage ich ihn. Doch, ja, da gebe es schon einen Zusammenhang, sagt der Hundefreund.

Auf eben dem Steg sitzt ein Ehepaar, das auch Vorbehalte gegen Tiere auf ihrem Schiff hat. Die beiden haben Berge von frischen Apfelsinen, Mangos, Bananen und anderes Obst vor sich ausgebreitet und waschen den Proviant sorgfältig Stück für Stück mit einer Wurzelbürste. Der neugierige Frager wird beschieden: "Wir wollen keine Kakerlaken im Schiff haben." Salzwasser sei besonders geeignet, auch die Eier der daumengrossen braunen Krabbeltiere zu killen.

Salzwasser? Aus diesem Hafenbecken? Wir sind für das Paar aus England dankbar, dass der Hundehalter den Steg nicht doch noch gespült hat.

Bericht 16

Logbuch der Luv

Auf See zu den Cap Verden

1. Seetag

Wetter: Passatwind 4 bis 5. Leicht bewölkt. Warm

Der Start zu einer Wettfahrt ist gewöhnlich ziemlich ereignislos, wenn Eggert am Ruder steht. Heute ist das nicht anders. Die Luv schipfert gemütlich in der Nähe des Komitee-Schiffes eine halbe Stunde lang auf und ab, nur das Großsegel ist gesetzt. Irgendwann kommt sein leiser Vorschlag: "Lass uns mal die Genua ausrollen." Das 70 Quadratmeter große Tuch wickelt sich vom Vorstag ab und fängt den frischen Passatwind ein. Die Luv macht einen Satz nach vorn und wir sind die ersten und in Luv an der Linie, als der Startschuss fällt. Vor uns 870 Seemeilen bis zu den Cap Verdischen Inseln und hinter uns die gesamte Konkurrenz der 47 Segelboote, die von Las Palmas in zwei Etappen über den Atlantik in die Karibik racen wollen. Besser geht nicht. Der Startschuss ist diesmal nur ein langer Ton des Signalhorns, aber sonst stimmt die Geschichte. Das heißt, nach einer Meile überholt uns die Malisi, aber die zählen wir nicht wirklich zu unserem Wettbewerb. Die Malisi ist ein fast 20 Meter lange Trimaran und segelt in einer anderen Liga. Das Dreirumpfboot mit drehbarem Kohlefasermast muss lange vor allen anderen ankommen. Sollen sie doch. Uns doch egal. Die Mathilde ist schon ein anderes Kaliber, wie die Luv eine X-Yacht, 3 Fuß kürzer als wir und von ihrer deutsch-dänischen Crew exzellent gesegelt. Drei Tage lang können wir sie nicht abschütteln, sie klebt uns förmlich am Heck, mal fünf, mal acht, mal nur 2,5 Meilen achteraus. Früher als die Luv setzt sie ihren gewaltigen Spinnaker, abends lässt sie ihn noch stehen, wenn wir, sehr auf Sicherheit bedacht, für die Nacht auf kleinere Passatbesegelung umrüsten. Die Positionen der meisten Regattateilnehmer werden als kleine Schiffsymbole auf unserem Navigationsrechner dargestellt. AIS heißt dies Automatische Identifikations System, mit dem fast alle ausgerüstet sind. Es verrät Namen, Kurs und Geschwindigkeit, und uns verrät es auch im Dunkeln, wer schnell und wer langsam segelt. Die Reichweite des AIS ist auf etwa 16 Seemeilen begrenzt. Gleich in der ersten Nacht verschwindet daher ein Segler nach dem anderen vom Bildschirm. Bis auf Mathilde und Luv ist der Ozean frei von lästigen Mitbewerbern, alle anderen sind längst unter den Horizont gesegelt. Auch noch sehr gut im Rennen ist die norwegische Oda, eine sehr große Swan, die jedoch gleich zu Beginn der Wettfahrt einen sehr eigenwilligen östlichen Kurs gewählt hatte und nur einmal ein schwaches AIS-Signal abgegeben hat. Gut möglich, dass Oda oder noch weitere Schiffe sich über oder unter uns durchgemogelt haben. Wir werden uns überraschen lassen.

Bericht 17

Logbuch der Luv

Auf See zu den Cap Verden

3. Seetag

Wetter: Passatwind 4 bis 5. Leicht bewölkt. Sehr warm

Rudi ist ausgefallen. Über 3000 Seemeilen hat er zuverlässig seinen Dienst auf der Luv verrichtet und das Schiff

von Hamburg bis hier vor Afrikas Küste auf Kurs gehalten. Damit ist jetzt Schluss. Rudi hat sich was gebrochen. Mitten in der Nacht gibt mit lautem Knall die Antriebsstange der Selbststeueranlage ihren Geist auf. Bevor wir recht mitbekommen, was passiert ist, schießt die Luv in den Wind. Die festgesetzten Segel schlagen wie wild, es knallt und rattert gewaltig im Rigg.

Bastian sollte auf Rudi aufpassen. So einem Automaten darf man nicht ohne ständige Aufsicht sein Leben anvertrauen. Es könnte ja was passieren, Stangenbruch oder so was. Also hat ständig ein Crewmitglied in unmittelbarer Nähe des Ruders zu wachen. Eine weise Regel, wie sich jetzt zeigt. Rasch hat Basti die kritische Lage im Griff, das heißt, er steuert das Schiff jetzt von Hand. Das hatten wir abwechselnd in den ersten beiden Tagen der Wettfahrt ohnehin getan. Unter Spinnaker verbietet sich der Einsatz von Rudi als zu gefährlich. Sein Programm ist nicht in der Lage, wirklich kritische Situationen vorauszusehen, und die sind beim Spi-Segeln, zumal bei böigen fünf oder sechs Windstärken, die Regel. Reagiert etwa der Rudergänger bei einer solchen Bö nicht sofort und entschlossen, schießt das Schiff in die Sonne, läuft es aus dem Ruder, legt sich flach aufs Wasser, fliegt das Segel aus den Lieken, fällt die halbe Besatzung außenbords. All so was. Nicht einmal das normale Steuern im Passat, also vor dem Wind und vor den Wellen, hatten wir dem Rudi zugetraut. Bei einem Test stellte sich aber heraus, dass er diese hohe Schule der Seesegelei ganz ordentlich beherrscht. Nach der Panne aber wird Seemannschaft auf der Luv wieder mit der Hand gemacht. Reparatur auf See unmöglich.

An dieser Stelle will ich mal den Versuch unternehmen, von der Angst des Steuermanns vor der Patenthalse zu berichten. Die ist die unausweichliche Folge eines Fehlers des Rudergängers und sie passiert immer dann, wenn niemand mit ihr rechnet. Rein technisch gesehen ist sie schlichtweg eine unbeabsichtigte Halse, also eine Kursänderung, bei der das Schiff vor dem Wind segelnd mit dem Heck durch den Wind gedreht wird. Dabei werden normalerweise die Segel kontrolliert und langsam von der einen auf die andere Seite genommen. Ohne Kontrolle passiert das innerhalb von Sekundenbruchteilen. Der Grossbaum, zuvor mit dem Großsegel auf der Leeseite, holt mit großer Gewalt und gewaltigem Krach über. Bekommt irgendwer dabei den Baum an den Kopf, war's das. Haut der Baum in die Wanten, kann entweder er selbst brechen oder der Mast kommt herunter. Geschieht all das bei viel Wind und gesetztem Spinnaker, sind die Chancen auf gutes Gelingen eher schlecht. Hier im Nordostpassat segeln wir gerade bei viel Wind unter Spinnaker. Arne steht am Ruder. Er sieht gar nicht so aus, als ob er Angst hätte. Oder hat er nur keine Phantasie? Er fragt: "Möchte mich nicht einer ablösen?"

15.11.2013, Redaktion. Mit einem Start-Ziel-Sieg beendete die X482 LUV von Heiko Tornow nach viereinhalb Tagen am 15. November um 00:27 Uhr Bordzeit die ARC-Regatta von Gran Canaria nach Mindelo/Kapverden in der Cruising Division Class A. Sie war nicht nur erste im Ziel, sondern siegte auch nach berechneter Zeit. Herzlichen Glückwunsch Dir, Heiko, und Deiner Mannschaft!



Bericht 18

Logbuch der Luv

Auf See zu den Cap Verden

4. Seetag

Wetter: Passatwind 4 bis 5. Leicht bewölkt. Noch wärmer

Von fliegenden Fischen und anderen Vögeln

Wir haben unseren ersten Fisch gefangen! Nun ja, er hat sich uns sozusagen selbst hingegeben. Morgens lag das Exemplar der Gattung Fliegender Fisch zwischen den Leinen auf dem Vorschiff. 7 (in Worten: sieben) Zentimeter ist er lang, eher wenig beeindruckend aber doch Anlass zur tiefen Zufriedenheit in der Mannschaft. Was haben wir nicht alles angestellt auf unserer Reise, um endlich mal so ein Flossentier zu erlegen. James hat ein halbes Vermögen in hochseetaugliches Fanggerät investiert. Hunderte von Meilen haben wir mal diesen, mal jenen Köderfisch hinter der Luv hergeschleppt. Nie auch nur ein Biss. Die Hoffnung auf Thunfisch haben wir noch nicht vollständig aufgegeben. In Erwartung reichen Fanges haben wir in den Vorräten alles für ein zünftiges Sushigericht: Sojasoße, Wasabi, Stäbchen und natürlich: "White wine with the fish."

Auf Madeira nahm James bei einem örtlichen Fischer sogar einen ganzen Tag lang praktischen Nachhilfeunterricht im Hochseeangeln. Über 100 Euro kostete das, blieb leider jedoch ganz ohne Ergebnis. Der Fischer teilte James zwar mit, die Saison sei nun mal leider vorbei, die gelbflossigen Tunfische und die gigantischen Blue Marlins seien fortgezogen. Diese demotivierende Erkenntnis betonte er jedoch erst im Anschluss an den teuren Trip zu den "Big-Game Fishinggrounds". Als Trost verkaufte der Fischer seinem deutschen Kunden noch einen gebrauchten Köder, der seinen großen scharfspitzen Haken mit den bunten Tentakeln eines Plastik-Oktopus tarnte: "Der ist garantiert fängig."

Gestern Abend stellt er diese Eigenschaft unter Beweis. Wir haben den Second-hand-Tintenfisch schon eine ganze Weile hinter der Luv im Schlepp, als die Rolle laut ratschend abläuft. Ein Biss! Till springt mit einem reaktionsschnellen Satz zur Angel, haut die Bremse rein, will den Fang reindrehen. Da ist die Sehne auch schon ausgetauscht. Der dreifach fachgerechte Seemannsfischereiknoten gibt mit lautem Zäng nach. Der Fisch, den wir fast gefangen hätten, war gewiss riesengroß und hätte uns sicher einen Preis im Angel-Sonderwettbewerb der ARC-Rallye eingetragen. Till schlägt vor, statt dessen unseren Fliegenden Fisch bei der Jury einzureichen. Für alle Fälle machen wir ein Beweisfoto, bevor wir den kleinen Aussenbordskameraden über die Kante werfen. Er roch schon.

Mittlerweile umschwirren uns hunderte der beflügelten Kiemenatmer. Mit jeder Meile, die wir nach Süden vorankommen, werden es mehr. Sie werden auch größer. Eggert beschwert sich erschrocken. In der Nacht fliegt ihn ein Fisch "heimtückisch und mit gefletschten Zähnen" von hinten an die Beine und zappelt dann unten in den Speichen des Steuerrades. Wir spülen ihn über Bord.

Am Nachmittag hat die Luv für einige Stunden einen blinden Passagier an Bord. Ein spatzengrosser Vogel landet in der Takelage und ruht sich - über 250 Kilometer vom nächsten Land entfernt - von seinem Irrflug aus. Wir werden daran erinnert, dass nicht alles was fliegt, auch schwimmen kann. Der Vogel bleibt nicht lang. Er wird wohl ersaufen.

Till berichtet, sein Vater habe früher oft erzählt, wie er in seinen Matrosenjahren fliegende Fische am Äquator gefangen habe. Er fuhr damals auf einem Tanker, das beladene Schiff lag tief im Wasser. Anfliegende Fischeschwärme wurden mit großen Lampen angelockt. An Deck hatte der Smutje Pfannen aufgestellt und davor ein Brett mit zahlreichen scharfen Messern, die Spitze nach oben. Flog nun so ein Fisch über die Bordwand, schlachtete er sich sozusagen selbst und landete, im Idealfall schon ausgenommen, in der Pfanne.

Ob das nicht Seemannsgarn sei, fragt Basti, er ist Mediziner und glaubt nicht gleich alles. Ich versichere ihm, an der Geschichte sei nicht alles gelogen. Fliegende Fische kann man tatsächlich essen. Sie schmecken ähnlich wie Heringe. Michael, der sich gerne um unser leibliches Wohl sorgt, stellt eine Pfanne an Deck und geht in die Kombüse. Er wetzt die Messer.

Bericht 19

Im Hafen von Mindelo, Cap Verde

Wetter: Passatwind 4 bis 5. Leicht bewölkt.

Die Luv liegt seit Tagen in der fünftschönsten Bucht der Welt. Diese Mitteilung stammt vom Hafenkaptän von Mindelo. Beim Empfang für die etwa 200 Segler der ARC+-Rallye von Las Palmas zu den Cap Verden preist er in Vertretung des Bürgermeisters die Vorzüge seiner Heimat und freut sich riesig, dass zum ersten Mal eine so bedeutende internationale Hochseeregatta sein Mindelo zum Ziel gewählt hat.

Die Freude ist ganz auf unserer Seite. Wir erleben genau das bunte, laute, fröhliche, freundliche und fremde Afrika, das wir erhofft hatten, als wir unser Schiff für eben diese erste Etappe der Transatlantik-Wettfahrt anmeldeten. Zumal wir auch noch gewonnen haben. Ein sauberer Start-Ziel-Sieg. Die von der Regattaleitung veröffentlichte Ergebnisliste verrät unsere erfolgreiche Taktik: Nicht der gerade Weg von den Kanarischen Inseln ins Archipel der Cap Verdes war der schnellste, vielmehr die Zickzack-Kreuz vor dem immerwährend aus Nordost blasenden Passat. Wir hielten so die Luv dauernd auf höchstem Speed, segelten zwar mit 913 Seemeilen 19 mehr als die zweitplatzierte britische Shamrock, waren aber am Ende nach vier Tagen und 13 Stunden deutlich als erste Yacht über der Ziellinie. Auch die Zeitkorrekturen, die zwischen niemals baugleichen oder gleich großen Schiffen für ausgleichende Gerechtigkeit sorgen, halfen der Konkurrenz nicht. Die Luv ist und bleibt first ship home und first ship auch nach berechneter Zeit. Besser geht nicht. (Hab ich nach dem gelungenen Start in Las Palmas zwar schon mal geschrieben, aber das musste jetzt mal sein).

Die Insel São Vicente wartet seit mehr als 300 Tagen auf Regen. Der Passat bläst zwar täglich Wolken in die kleine Inselwelt der Cap Verde, an den niedrigen Vulkangipfeln von São Vicente aber wehen sie vorüber. Die Regenzeit im September und Oktober ist komplett ausgeblieben. Beim Ausflug zu den Kratern und Traumstränden der Insel fahren wir durch eine ausgedörrte Landschaft, in der selbst die Kakteen verdursten. Die Menschen versuchen auf kleinsten Grundstücken so etwas wie Landwirtschaft aufrecht zu erhalten. Auf dem Kopf tragen Frauen schwere Wasserkanister lange Strecken. Wir fragen uns, warum eigentlich immer die Frauen? Das Wasser wird in Mindelo mit Dieselstrom aus Meereswasser gewonnen und ist entsprechend teuer. Es ist streng verpönt, mit Süßwasser die Schiffe zu waschen. Nicht alle Eigner halten sich an diese Regel für Einsichtige.

Die Luv-Crew will baden. Wir pusten unser Gummiboot auf, klettern alle sechs hinein und schippern, leicht überladen, umrunden den großen Wellenbrecher vor dem Hafen und nehmen Kurs zu dem Strand, der mit schneeweißem Sand in der Nordostecke der fünftschönsten Bucht der Welt lockt. Ein wirklich schöner Strand vor bizarrer Bergkulisse. Und so menschenleer und glattgeweht. Wir fühlen uns wie Kolumbus an neu entdeckter Küste und taufen den Strand „Angelas Bay“. Da kommt ein Mann auf uns zu und bedeutet uns mit bedauernden Gesten, wir dürften hier nicht schwimmen, niemand dürfe das. Und tatsächlich, von der Landseite ist der Streifen mit einem hohen Bauzaun gegen unbefugtes Betreten gesichert. Wir vermuten, dass der Tourismusminister noch keine Zeit gefunden hat, den Strand einzuweihen, und wir wollen ihm den Spaß nicht verderben. Wir lassen „Angelas Bay“ bedauernd zurück und springen einfach so vom Gummiboot ins warme Wasser.

Bericht 20

Logbuch der Luv

Position 16Grad 25 Minuten N, 28 Grad 22 Minuten W

Wetter : Sonnig, leicht bewölkt. Wind NO 5 bis 6

Und schon wieder zwei Handbreit Wasser überm Kiel

Was dem Fussballer der Rasen, ist dem Seemann das Wasser: sein eigentliches Element. Man sollte meinen, Segler könnten gar nicht genug davon bekommen. Diese Annahme gilt mit zwei Einschränkungen. Zum einen ist zu viel Wasser im Rumgrog durchaus unbeliebt in Seefahrerkreisen, zum anderen mag niemand zwei Handbreit Wasser über dem Kiel.

Genau soviel salziger Ozean schwappt heute früh bis an die Bodenbretter im Salon der Luv. Wasser im Schiff! Das darf nicht! Und so viel! Das muß raus. Sinken wir? Alle Mann an die Pumpen! Wo ist der Einbruch? Ist das Rettungsboot klar? Müssen wir jetzt gleich SOS morsen oder reicht Mayday oder gar nur PANPAN PANPAN PANPAN?

Die elektrische Lenzpumpe gibt rasch auf. Die Handpumpe im Cockpit funktioniert einwandfrei, wurde gerade erst erneuert. Langsam sinkt der Wasserpegel und die Hoffnung steigt. Der Notruf bleibt ein nicht ausgesprochener Gedanke.

Wir nehmen die schweren Bodenbretter hoch. Die Vorräte, die in der Bilge über dem Kiel lagern, schwimmen, viele Dosen haben kein Etikett mehr. Das gibt demnächst Überraschungsmenues: Rote Beete mit Apfelmus oder Eierravioli mit Ananas. Mit Eimer und Feudel macht die Mannschaft Reinschiff im abgesoffenen Rumpf. Till taucht derweil hinten in die Backskiste unter und fahndet nach dem Leck. Wir haben einen bösen Verdacht. Schon einmal waren durch ein defektes Lenzrohr im Heck einige hundert Liter Atlantik in die LUV gelaufen. Das war während des Blue-Race von Newport bei New York nach Hamburg. Die Männer auf der Werft hatten den Auftrag, diesen Mangel fürs nächste Mal absolut auszuschließen. Haben sie auch versprochen. Aber nicht gehalten. An gleicher Stelle der gleiche Mist. Mit jeder Welle dringt Wasser ein und verteilt sich gleichmässig im auf den Wellen schwankenden Schiff. Till dichtet das Leck mit einer Schlauchschelle ab.

Minuten vor dem Start zur Rallye in die Karibik am gestrigen Mittag gabs schon einen GAU. Wir setzen das Großsegel und wollen es mit dem hydraulischen Baumniederholer trimmen. Der Baum lässt sich aber nicht niederholen. Der frische Wind füllt das große Tuch, der schwere Baum steigt, das Segel beult sich zum formlos-kraftlosen Sack am Mast. Hydrauliköl spritzt an Deck. Noch vier Minuten bis zum Start. Nur noch Zeit für eine Notreparatur. Eine schnell geriggte Leine, ein Umlenckblock und eine freie Winsch werden zweckentfremdet, der Baum halbwegs herunter gezwungen. Noch eine Minute bis zum Start. Rasche Manöver mit dem Großsegel sind jetzt nicht mehr möglich. Noch zehn Sekunden, fünf, zwei. Start. Ich weiß nicht wie, aber die Luv ist wieder die erste Yacht von 47 an der Linie, und sie verteidigt den Vorsprung auf den ersten Meilen im engen Kanal zwischen den beiden Inseln Antao und Sao Vicente. Der Passat presst die Luft hindurch. Weil die hohen Berge rechts und links dem Wind keinen Ausweg lassen, wird er schneller. Sehr schnell. Am Ende ein ausgewachsener Sturm mit Böen von über 9 Beaufort. Damit hat keiner in der ARC-Flotte gerechnet. Schon gar nicht der Skipper von Mathilde, der härteste Konkurrent der LUV auf der Etappe von Las Palmas zu den Cap Verde Inseln. Die Mathilde, eine X-Yacht wie die Luv, setzt ihren Spinnaker, sie will unbedingt aufholen. Der Spi steht keine zwei Minuten, da fliegt er mit lautem Knall aus den Lieken und liegt im Wasser. Geschätzter Schaden: ca 8000 Euro. Geschätzter Zeitverlust: etwa zehn Minuten. Wir bedauern die Mathildes aufrichtig.

So ein Start zu einem Seerennen ist schon eine furchtbar aufregende Sache. Er wird aber gerne überschätzt. Vor uns liegen 2080 Seemeilen. Wenn alles gut geht, sind wir in etwas über 270 Stunden drüben in St. Lucia. Was sind da zehn Minuten.

Bericht 21

Logbuch der Luv

Position 16 Grad 27 Minuten N, 30 Grad 22 Minuten W

Wetter : Mond im letzten Quadranten, leicht bewölkt. Wind NO 4 bis 5

Eggert hält sein Ohr ans Achterstag. Die lange Stahlstange, die den 22 Meter hohen Mast davon abhält, unter Wind- und Segeldruck nach vorn zu kippen, gibt ein jaulendes, quitschendes, unangenehmes und vor allem unvorschriftsmässiges Geräusch von sich. Der hohe Ton lässt sich vergleichen mit dem Kratzen eines Fingernagels auf einer Schultafel. Unten im Salon hört man es auch. Es kommt aus dem Mast. Eggert vermutet, irgendeine der zahlreichen Umlenkrollen für die vielen Leinen, die zu den Segeln führen, macht schlapp, hat einen Defekt, läuft nicht mehr wie geschmiert und jetzt protestiert sie gegen die schlechte Behandlung und jammert.

Segeln vor dem Nordost-Passat ist Stress für alle Teile des Schiffes. Einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig, vierundzwanzig...In diesen vier Sekunden rollt die Luv von Backbord nach Steuerbord, und wieder zurück. Nach links um 99 Grad, nach rechts um 98 Grad. Nach rechts deshalb nicht so weit, weil das Großsegel das Schiff gegen den Wind abstützt. Einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig...21600 mal am Tag. Alle paar Minuten wirft eine besonders hohe Welle, die sich nicht an die vom Wind vorgegebene Richtung hält und quer zur See läuüft, die Luv um einige Grad tiefer auf die Backe. Nach links um 99 Grad, nach rechts um 98 Grad. Neben dieser lateralen Bewegung gibt's noch die horizontale. Immer mal wieder hebt eine

Woge mit lärmendem Rauschen das Heck um bis zu drei Meter in den Himmel, läuft gurgelnd unter dem Rumpf nach vorn und hinterlässt ein ebenso tiefes Tal, in das die Luv - Bug voran - hinunterglitscht.

„De arme Lüd an Land“, sagt der Seemann und bedauert damit die Landratten, denen eine solch wackelige Welt naturgemäß fremd bleiben muss.

Bericht 22

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 59 Minuten N, 33 Grad 25 Minuten W

Wetter : leicht bewölkt. Wind ONO 4 bis 5, Böen bis 7, Seegang 2 bis 3 Meter

Plötzlich sind sie da. Über hunderte von Meilen ist niemand von der ARC-Flotte in Sicht. Ein absolut blanker Horizont. Man hätte sich vorstellen können, die Luv liege vor allen anderen im Rennen über den Atlantik, und heimlich hatte dies der eine oder andere bei uns an Bord wohl auch gehofft. Aber da segeln sie. Die belgische Aronax, steuerbord achteraus, Abstand drei Seemeilen und die dänische Mathilde an Backbord, fünf Meilen voraus. Alle drei X-Yachten, die drei Preisträger der ersten Etappe, wieder dicht beieinander.

Nach dem turbulenten Start vor drei Tagen hatte sich die Spreu vom Weizen schnell getrennt. Vorne weg die doppelrumpfigen Katamarane, sie segeln in einer eigenen Klasse und zählen unter richtigen Traditionsseglern mit kleinen Vorurteilen eher als schwimmende Wohnzimmer mit Mast denn als richtiges Segelschiff mit Kiel. Dann folgen die großen Einrumpfboote der Klasse A, deutlich vor den kürzeren und leichteren Kreuzern. Einmal freigesegelt von den stürmischen Küste der Cap Verden steuert jedes Schiff seinen eigenen Kurs, jeder Navigator hat seine eigene Taktik, jeder Skipper seine private Strategie. Mit Einbruch der Nacht hat sich die Flotte auf dem großen Ozean weit verteilt. Jeder Steuermann hat das gleiche Ziel vor Augen, jeder schaut anderswo hin. Steckt Logik in all der Wirrnis?

Man sollte meinen, der Kurs sei für alle gleich. Das Ziel der Wettfahrt, St. Lucia, liegt genau im Westen, 270 Grad, keine Minute nördlich oder südlich. 270 Grad! Was soll da der jeweils andere Kurs? Christoph Columbus, der 1492 auf genau der gleichen Strecke wie wir gegenwärtig in Richtung Westen segelte, hatte es einfach. Seine Santa Maria besaß quadratische Segel, an eine Rah gebunden, die 90 Grad zur Kiellinie stand. Der östliche Wind blies vierkant dagegen, die Karavelle wurde nach Westen geschoben. Statt eines Segels hätte er genauso gut ein Brett an den Mast nageln können. Columbus, einmal aufgebrochen, konnte gar nicht anders, als Amerika zu entdecken. „Vor dem Wind“, heißt es, „läuft ein Bund Stroh“ Aber es läuft verdammt langsam. Columbus hatte Zeit. 36 Tage benötigte er für seine historische Reise. Wir wollen es in zehn Tagen schaffen. Da müssen wir die physikalische Erkenntnis nutzen, dass ein vom Wind angeströmtes Segel ungleich mehr Vortriebskraft entwickelt, als ein nur platt angepustetes. Die unterschiedlichen Segelschnitte, die Vielfalt der Rumpfformen, die Höhe der Masten, das Gewicht der Schiffe und natürlich Können und Erfahrung der jeweiligen Crews führen nun mal bei 47 Schiffen zu 46 Kursen.

Columbus dagegen ahnte nichts von Strömungsphysik, das Kreuzen gegen den Wind galt damals noch als Teufelszeug und Hexerei. Columbus hatte auch keinen Wetterbericht, und das mag sogar ein erkenntnistheoretischer Vorteil gewesen sein. Wir haben einen mit viel Mühe mit Hilfe der nur mangelhaft funktionierenden Satellitenempfangsanlage aus dem Äther gefischt. Danach soll es in zwei Tagen im Süden mehr Wind aus einer besseren Richtung geben. Die Luv-Crew unterstellt wider alle schlechten Erfahrungen mit Wetterpropheten: Diesmal haben sie Recht. Wir segeln nach Südwest. Mathilde und Aronax waren zuletzt im Nordosten zu sehen.

Bericht 23

Logbuch der Luv

Position 14 Grad 42 Minuten N, 36 Grad 05 Minuten W

Wetter : leicht bewölkt. Wind O 3 bis 4, Seegang 2 bis 3 Meter

Im Bordbuch der Luv findet sich diese Eintragung: Basti hat eine Kakerlake getötet.

Die Einzige? Wohl kaum. Mit Kakerlaken ist es wie mit Ratten. Sieht man eine, ist sicher: Da sind mehr. Wir haben also die Abwehrschlacht gegen die Invasion der krabbelnden Aliens verloren. Wie die meisten Teilnehmer der ARC-Ralleye in die Karibik hatten auch wir uns gegen das Ungeziefer gerüstet. Kakerlakenfallen sind im Schrank und auf den Bodenbrettern mit doppelseitigem Klebeband fixiert. Für alle Fälle gibt es eine Dose Giftspray. In den Häfen blieben die Schuhe vor dem Schiff auf dem Steg zurück. In den Sohlen hätten sich Eier oder Larven verstecken können.

Michael, der Proviantmeister der Luv, inspiziert pingelig jede Einkaufsstüte und jeden Lebensmittelkarton, ob sich nicht zwischen Eiern, Obst und Brot so ein kleiner Widerling versteckt haben könnte. Jetzt haben wir die beim Einkauf auf dem Markt von Mindelo noch grüne Bananenstaude im Verdacht. Sie allein bietet unseren Fressfeinden tausendsiebenhundertvierundsechzig Versteckmöglichkeiten! Im Yachthafen von Las Palmas sehen wir zwei britische Yachties, die sorgfältig jede Tomate und jede Orange in Meerwasser tunken und hoffen: „ Its against the beetles.“

Mit dieser trüben Hafemiege gegen die Käfer? Das heißt doch wohl, den Teufel mit Beelzebub austreiben. Wie wäre es mit Chemie?

In einschlägiger Fachliteratur wird Kakerlaken-Kammerjägern geraten, befallene Räume zu begasen. Im Fall der befallenen Luv hilft so eine Radikalkur natürlich nicht weiter. Wir werden es wie Basti halten müssen: Sehen wir eine, bringen wir sie um. So ist das nun mal. Tierliebe hat ihre Grenzen.

Noch so tierischer Eintrag im Bordbuch: „Till findet einen Octopus an Deck.“

Das ist mal eine willkommene Neuigkeit, die zum fröhlichen Philosophieren einlädt. Fliegende Tintenfische? Eine neue Spezies? Wie hoch können Octopusse springen? Können sie überhaupt springen? Oder hat ein fliegender Fisch – bevor zum Fliegen er sich entschloss – einen Octopus geschnappt und seine Beute an Deck der Luv gespuckt? Fragen über Fragen. Die Ozeane sind ja überhaupt noch nicht so richtig erforscht.

Bericht 24

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 26 Minuten N, 39 Grad 19 Minuten W

Wetter : bewölkt gelegentlich leichte Schauer,

Wind O 4, Seegang 2 bis 3 Meter

Temperatur: 28 Grad C.

Mit langem Schnurrbart gegen Sonnenbrand

28 Grad im Schatten! Im Schatten? Wo ist der? Eben gab es noch ein waschlappengroßes Fleckchen auf der hinteren Ecke der Backbordbank im Cockpit. Die schwarzrotgoldene Bundesflagge wirft diesen Schatten. Claus hat sich hineingesetzt. Eine kleine Kursänderung macht seinen Vorteil zunichte. Claus brät wieder und schwitzt.

„Der Mann am Rohr“, der Steuermann also, ist der einzige mit dauerhaftem Schattenprivileg. Sein Arbeitsplatz ist mit einem schiffsbreiten und metertiefen Sonnensegel über ein am Heckkorb angeschraubtes Gestänge bespannt. So bleibt wenigstens der Kopf geschützt – aber nur bis zur Ablösung in einer Stunde. Seit die Luv in

dieser tropischen Ecke der Welt über den südlichen Nordatlantik schippert, reißt sich die Crew um den sonst gern gemiedenen - weil anstrengenden – Rudergängerjob. Wegen des eingebauten Sonnenschutzes.

Aber auch dem Rudergänger ist nicht alles Gold was glänzt. Die Luv segelt mehr oder weniger strammen Westkurs. Wenn morgens die Sonne mit ihrer sprichwörtlich gnadenlosen Brennerei beginnt, steht sie tief im Osten. Und sofort nach ihrem Aufgang treffen ihre harten UV-Strahlen waagrecht auf Nacken und Rücken und Hinterbeine des Steuermanns. Auf Dauer führt das zu Sonnenbrand und also haben wir vorausschauend für diese niedrigen Breiten ein weiteres Spezialtuch im Stauraum. Heute früh wurde es geriggt. Mit dem für den Wind halb durchlässigen weißen Gittergewebe sieht unsere Yacht jetzt achtern aus wie eine weit geöffnete Plastikmuschel. Macht nichts, wenn nur der Strahlenschutz erfüllt ist.

Vier Crewmitglieder drängeln sich mittlerweile auf dem kaum zwei Quadratmeter knappen Schattenschutzplatz hinter dem Steuerrad und hinter dem Rudergänger. Die Freiwache sitzt bzw. liegt unter Deck. Dort ist es zwar auch brütend warm, nein heiß, aber der drohende Hautkrebs hat so weniger Chancen, sich durchzusetzen.

Selbstverständlich benutzt die Crew die üblichen Sonnenschutzmittel mit den allerhöchsten UV-Faktoren. Und daneben hilft sich jeder von uns mit seiner eigenen Abwehrstrategie. Ich zum Beispiel habe mir lange helle Leinenhosen zugelegt, T-Shirts mit langen Ärmeln und einen sehr breitrempigen Hut. Wirksam ist der Einfall, den ausgebleichten Schnurrbart vollständig über die empfindliche Ober- und Unterlippe wuchern zu lassen. Friedrich Nietzsche wäre neidisch, müsste er seinen mit meinem Schnauzbart vergleichen. „Barfußroute“ nennt sich im Gegensatz zur kalten und stürmischen Fahrt über den Nordatlantik die ARC-Rallye von Europa in die Karibik. Dieser schönfärberische Begriff sollte nicht allzu wörtlich genommen werden. Ich für meinen Teil pfeife auf das modische Grundgesetz, wonach die Kombination von Sandalen mit Socken ganz und gar nicht zulässig ist. Auch Füße verbrennen.

Der spätere Nachmittag gestaltet sich - sonnenmäßig gesehen – einigermaßen entspannt. Der grelle Glutofen am Himmel ist über den Mast der LUV nach Westen gewandert und steht jetzt direkt voraus. Großsegel und Spinnaker decken ihn vollständig ab. Das Deck ist vollständig beschattet. Jetzt beginnen die angenehmsten Stunden des Tages. Arne, Basti und Till nutzen das diffuse Licht, um sich ohne allzu großes Risiko auf der segelnden Solarbank zu bräunen. Ehrlich gesagt, sehr konsequent ist das nicht.

Bericht 25

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 26 Minuten N, 39 Grad 19 Minuten W

Wetter : bewölkt gelegentlich leichte Schauer,

Wind NO , Seegang 1 bis 2 Meter

Unser Proviant an frischen Lebensmitteln wird knapp. Frisches Fleisch, Hühnchen und Gulasch, hatten wir zuletzt vorgestern. Knuspriges Brot vom Bäcker in Mindelo ist längst vage Erinnerung. Michael, der Allesverwerter, vertilgte tapfer die letzten trockenähfaden Backwaren. 8 Äpfel reifen neben sechs Zitronen und vier kleinen Melonen im aufgespannten Früchtenetz über dem Salontisch. Nicht viel Vitamine für sieben Seeleute und 1040 Seemeilen bis zum Ziel.

1040. Eine magische Zahl. Halbzeit. Bergfest. Die Luv -Crew feiert mit einem Bier, eigens tags zuvor in froher Erwartung in den Kühlschrank gestellt. Auf See gibt es sonst null Alkohol. Das nächste Bier wird erst wieder für St. Lucia gekühlt. Mit dem Bier stoßen wir zum Abendessen an. Man muss die Feste halt feiern wie sie fallen. Dazu gibt es Bananen.

Bananen haben wir noch reichlich. Eine ganze Staude, giftgrün und unreif, wurde im vorderen Duschaum aufgebaumelt. Langsam sollten die einzelnen Früchte gelb werden. Zwölf Tage dauert die Segelreise in die Karibik, mal sieben Crewmitglieder mal zwei Bananen. So war der Plan. Die Natur hat ihn durchkreuzt. Erst dauerte es drei Tage, bis die erste Banane essbar war, dann meldeten sich alle anderen ca. 150 Stück beinahe

gleichzeitig bereit zum Verzehr. Ganz übereifrig überreife Früchte lösen sich vereinzelt von der Staude und fallen in den Klobürstenbecher. Die werfen wir weg. Sonst keine.

Wir essen Bananen um Mitternacht, zum Frühstück, Bananen zum Porridge, zum Kaffee, als Nachtisch zum Abendessen, Bananen zur Abwechslung mal mit der rechten, mal mit der linken Hand. Dennoch hinken wir dem sichtbar voranschreitendem Reifeprozess hinterher, zumal Till sich standhaft weigert, seinen fairen Anteil zu vertilgen. Er mag keine Bananen.

Seinem fastfoodgestählten Organismus hat er statt dessen eine Instantmahlzeit Pasta Bolognese zugemutet. Heißes Wasser in den Plastikbecher, umrühren, fertig.

Auf dem Beipackzettel steht, das angebliche Nahrungsmittel enthalte unter anderem „alpha Tocopherol“. Till sagt: „Das ist bestimmt gut.“

Ein Reifall ist die Idee mit einer Suppe aus frisch gepulsten Erbsen. Berge von Schoten stehen im Markt zum Verkauf. Die Verkäuferinnen des afrikanischen Marktes vertrieben sich die Zeit damit, sie zu pulen und die grünen Erbsen – abgefüllt in alten Wasserflaschen- zum Verkauf anzubieten. Der Gärungsprozess setzt in den luftdicht verschlossenen Flaschen schneller ein als man „Erbsensuppe“ sagen kann. Die Lösung liegt auf der Hand. Wir pulen unsere Schoten selbst, auf See, wenn gerade mal nichts zu tun ist. Drei Kilo des Gemüses werden - in luftigen Papiertüten wohlgemerkt! - an Bord verstaut. Aber irgendwie hatten wir immer was besseres zu tun, als mit ner Schürze wie Marktfrauen im Cockpit zu sitzen und die kleinen Kugeln aus den braunen Hülsen zu klaben. Gestern haben wir die durchgeweichten Tüten mitsamt dem verschimmelten Inhalt den Fischen zum Fraß übergeben. In diesem Klima halten Lebensmittel nun mal nicht länger, als man „Erbsensuppe“ sagen kann.

Die Kartoffeln riechen auch nicht mehr gut und appetitlich sehen sie auch nicht mehr aus. Daheim kämen sie ohne Bedauern auf den Kompost. Jetzt wird Labskaus draus. Claus kocht, er erweist sich bei diesem Gericht als Experte und erinnert daran, dass Labskaus ein traditionelles Seeleutesteessen war: „Vergammelte Kartoffeln, vergammeltes Pökelfleisch, alte Zwiebeln.“ Gar so schlimm wurde es dann doch nicht. Dazu gab es Rote Beete, Gewürzgurken und für jeden ein Spiegelei. Die Eier werden auch bald knapp.

Bericht 26

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 48 Minuten N, 46 Grad 22 Minuten W

Wetter : leicht bewölkt

Wind NO 4-5 , Seegang 3 Meter

Eine gar nicht so herrliche Nacht auf See: White Squalls im Passat

„Und wieder beginnt ein herrlicher Tag auf See.“ Irgendeiner kommt garantiert mit diesem Schnack, und recht hat er: Es ist noch nicht heiß, die Sonne beginnt den Horizont erst pastellblau, dann rosa bis glutrot zu färben. Wieder ein Sonnenaufgang, den Caspar David Friedrich sich geschämt hätte zu malen. So kitschig schön. Das erste Licht des neuen Tages verleiht den Passatwolken eine ungeheuer präzise Plastizität. Der erste Kaffee in der Mug dampft, wir unterhalten uns entspannt über Gott und die Welt. Wegen solcher Momente fahren wir mit der Luv zur See.

Heute Nacht dagegen hätte sich die Crew wohl liebend gern an Land gewünscht. Zweimal fallen die gefürchteten „White Squalls“ über die Luv her. Aus buchstäblich heiterem Himmel hämmern unglaublich harte Böen in die Segel. Das Tuch schlägt knallend gegen das Rigg, Leinen peitschen gegen Mast und Baum und Deck. Eben noch war leises Segeln unter Spinnaker in vergleichsweise ruhiger See. Jetzt ist die Hölle los. Den ersten Squall wettet die Wache noch mit einigem Aufwand allein ab. Dann geht nichts mehr. Die Luv hat zu viel Tuch oben. Der Sturm fährt in den Spi, das Schiff legt sich auf die Seite, läuft vollständig aus dem Kurs, der Mast berührt fast das aufgepeitschte Wasser. Gegen solche Kräfte ist Arne am Ruder machtlos. Selbst „Hart Backbord“ hat null

Wirkung. Sonnenschuss! Vor Mastbruch und Untergang DER Gau der Seesegelei. Was heißt hier Sonnenschuss? Noch nicht mal der Mond scheint. Die Sterne über dichter Wolkendecke geben heute Nacht kein Licht. Bei all dem Lärm, dem sich wild bewegendem Schiff, dem Chaos rundherum, auch noch vollkommene Blindheit.

Die vier Mann von der Freiwache sind aus ihren Kojen gefallen, erscheinen rasch an Deck und packen mit an. Die erste Maßnahme: Der Spinnaker muss runter. Um jeden Preis. Till und Basti, die jüngsten und fittesten, müssen aufs Vorschiff. Angeleint natürlich. Das Manöver gelingt reibungslos trotz der Widrigkeiten. Jeder in der Crew kennt seinen Platz, beherrscht seine Handgriffe auch im Düstern. Es bedarf keiner Kommandos – die hätte bei dem Lärm auch niemand gehört. Als das riesige Tuch unten ist, herrscht Ruhe. Der Wind ist zwar noch schnell, passt aber wieder zur Besegelung. Die Luv gehorcht dem Ruder. Die Freiwache geht wieder pennen. Routine.

Tagsüber sind die Hammerböen schon von weitem zu erkennen. Dunkle Wolken ballen sich zusammen, verdichten sich zu einem räumlich kleinen aber ungeheuer energiereichen Tiefdrucksystem. Rollt es von hinten mit dem Passat heran, künden die großen weißen Schaumkronen von der schnellen Luft. Es bleibt Zeit, die Segel zu reffen.

Also schauen wir regelmäßig achteraus. Keine weißen Böen in Sicht. Dafür die Bella Vela, eine große Swan, wir haben sie in der Nacht überholt. Weil wir mit Spi gesegelt sind. Und die nicht.

Soviel zur Frage, warum wir das Risiko eingegangen sind. Die Luv ist in einer Regatta.

Bericht 27

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 31 Minuten N, 49 Grad 19 Minuten W

Wetter : sternenklare Nacht, kein Mond

Wind NO 4-5, Seegang 2-3 Meter

„Und was macht Ihr, wenn einer von Euch Nachts über Bord geht?“

Eine immer wieder gern gestellte Frage. Einer von uns geht also über Bord? Michael darf das auf keinen Fall sein. Er am allerwenigsten. Ohne ihn wäre die Luv fahruntüchtig. Außer Michael weiß niemand, wo was in den 87000 Schapps und Schränken, Schubladen und sonstigen Behältnissen der Yacht verstaut ist. „Michael! Wo ist mein Sonnenhut?“ Michael weiß nicht nur, wo das Utensil sich gerade mal wieder versteckt hat, er holt es auch und übergibt es: „Bitte sehr.“ Michael ist der gute Geist der Mannschaft. Er hat den Kaffee schon fertig, bevor nach ihm gefragt wird. Er schafft Ordnung im Chaos unter Deck, eine ganz besondere Dauerleistung. Michael versinkt also nicht.

Till schon gar nicht. Der junge Tischler ist geschätzt als Reparatteur von allen möglichen Sachen. Den Rudi hat er wieder hingekriegt, unsere Selbststeueranlage. Auch die Klotür schließt wieder. Man stelle sich vor, sie stünde immer offen. Und außerdem: Wen kann man jederzeit aus seiner Freiwache an Deck rufen, wenn Not am Mann ist. Till ist aus tiefstem Schlaf sofort da: „Was liegt an? Was kann ich tun?“ So einen brauchen wir. Unbedingt.

Eggert? Der fällt sowieso nicht über Bord. Der Boots- und Wachführer weiß nämlich, wie man das vermeidet. Eggert weiß alles. Nachts erklärt der gelernte Physiker, was das Weltall im Innersten zusammenhält („Es hält gar nicht zusammen, es dehnt sich mit wachsender Geschwindigkeit aus.“) und tagsüber tüftelt er erfolgreich Regatta-Strategisches am Computer aus. Eggert ist der einzige an Bord, der sich mit unserer Satellitenkommunikationsanlage auskennt. Ohne ihn kein Wetterbericht. Ohne ihn keine Information darüber, dass wir gegenwärtig ganz vorn liegen in der Wettfahrt von Las Palmas nach St. Lucia.

Basti geht schon allein deshalb nicht über Bord, weil er sich immer und überall anschnallt. Der gelernte Rettungsmediziner ist da konsequentes Vorbild für die Nachlässigen an Bord: „Heiko, geh runter und leg deine Rettungsweste an.“ Als Vorschiffsmann ist er gemeinsam mit Till dafür verantwortlich dafür, dass die Manöver klappen. Sie klappen. Verlässlich.

Claus, der erfahrene, ruhige, wortkarge Seemann ist auch so einer, um den uns jede Crew beneidet. Er kann alles, tut alles. Präzises Steuern, freiwillige Backschaft, tolles Labskaus kochen, Leinen mit neuen Taklings versehen, ständig den richtigen Trimm der Segel im Blick. Nein, den Claus müssen wir auch von der Liste streichen.

Dann ist da noch Arne, der zweite Wachführer der Luv. Der ist schon mal nachts über Bord gegangen, eben gerade vor ein paar Tagen. Im Hafen von Mindelo sieht er, wie ein Stegnachbar, ein besoffener Engländer, zwischen sein Schiff und den Steg fällt. Entweder, der wird gleich zu Tode gequetscht oder er ersäuft. Die kritische Situation erkennen und sofort handeln, ist eins. Mit gewaltigem Satz springt Arne zur Rettungstat von Bord – und landet erst einmal im Wasser, Handy in der Tasche, Schienbein lädiert. Darum kümmert sich der St. Pauli-Fan erst, nachdem der Engländer aus dem Wasser gezogen ist. Auf Arne also können wir nicht verzichten.

Bleibt der Autor dieser Zeilen. Auch der muss nicht ins Wasser. Wer sollte sonst über so ein Unglück berichten? Und außerdem schon die Vorstellung: Allein im Ozean, 4500 Meter Wasser unter den Füßen, das schwankende Hecklicht der Luv entfernt sich immer weiter, Haie vielleicht. Gruselige Vorstellung. Wir lassen das mit dem Mann über Bord.

Bericht 28

Kein Süßwasser und die Folgen

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 21 Minuten N, 53 Grad 23 Minuten W

Wetter: sternklare Nacht, kein Mond

Wind NO 6 , Seegang 3-5 Meter

Der Watermaker ist kaputt. Sein Motor läuft nicht an. Wir können kein Trinkwasser mehr machen. Das ist gar nicht lustig, die Luv hat jetzt ein wirkliches Problem. Sofort wird die Order ausgegeben: „Wasser sparen.“ Aber sowas von! 200 Liter sind noch da. Nur 200 Liter für sieben Mann und noch sind es über 500 Meilen bis St. Lucia. Wenn wir in eine Flaute segeln sollten und darin tagelang hängenbleiben – nichts Ungewöhnliches in diesen Breiten – dann wird es wirklich eng.

Nicht, dass man schon ans Verdursten denken muss. Die für unerlässlich erachteten drei Liter pro Mann und Tag reichen eine ganze Weile. Dennoch ist der Sparbeschluss für die Crew eine gewaltige Umstellung. Was haben wir bedenkenlos rumgeaast mit dem jetzt auf einmal so kostbaren Nass. Wer immer möchte, gönnt sich achtern am Heck eine Ganzkörperdusche mit dem eigens dort angebrachten Duschschauch. Schweiß und Salz und Sonnenschutzöl werden abgespült. Was für eine herrliche Erfrischung, der beste Moment des heißen Tropentages.

Wasser wird verbraucht bei der kleinen Wäsche am Morgen. Mal sieben! Beim Händewaschen zwischendurch und mit voll aufgedrehtem Wasserhahn verschwinden locker jedes mal zwei bis drei Liter im Ausguss. Mal sieben! Jede Wache hinterlässt der Ablösung ein sauberes Geschirr. Das heißt: Abwasch in der Pantry alle vier Stunden. Minimum vier Liter gehen dabei drauf, mal sechs. Waschtag ist auf der Luv beinahe an jedem Tag. Mal schrubbt einer seine Hosen mit Rei in der Tube, mal weicht der andere seine Unterwäsche in einer Pütz mit Frischwasser ein. Immer baumeln nasse Kleidungsstücke am Seezaun der Luv. Von gestern bis heute haben wir an die 140 Liter verbraucht, zwanzig Liter pro Mann und Nase.

Mit all diesem gedankenlosen Luxus ist jetzt Schluss. Trinkwasser ist nur noch zum Trinken da, schließlich heißt es deshalb so. Kochen geht auch noch, und Zähneputzen. Aber nur mit halbvoll gefülltem Becher den Mund ausspülen. Und der ganze Rest? Seewasser ist schließlich auch Wasser. Man kann damit spülen, Pellkartoffeln kochen. Händewaschen ist schon grenzwertig, Wäschewaschen geht gar nicht. Die gesalzenen Klamotten werden kaum trocken und kratzen ganz furchtbar auf der Haut.

Derweil wir uns innerlich auf die anstehenden Unannehmlichkeiten und Entbehrungen einstellen, ist Claus kopfüber im Maschinenraum verschwunden. Nach einer Weile taucht er wieder auf: „Der Motor läuft wieder. Es waren die Kohlen.“

Der Watermaker macht wieder Wasser mit Hilfe von Strom aus dem Generator, hohem Druck und ausgetüftelter Osmosetechnik. 25 Liter in der Stunde. Das schafft. Basti nimmt an der Dusche am Heck sein vorhin noch abgesagtes Ganzkörperbad. Michael und Arne waschen das Geschirr ab. Die Stimmung an Bord erreicht in kurzer Zeit ihr gewohnt hohes Niveau. Der Wasserverbrauch auch.

Nein stimmt gar nicht. Basti hat sich zwar mit Süßwasser kurz abgespült, zuvor jedoch mit einem Eimer Seewasser gewaschen. Michael hat das Geschirr mit Salzwasser vorgespült und so den Süßwasserverbrauch halbiert. Der Wasserhahn bleibt öfter zu und ist bei Gebrauch kürzer auf. Wir haben was gelernt.

Der Prokopfverbrauch an Land beträgt übrigens 127 Liter pro Tag. Quelle: Wasserwerke.

Bericht 29

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 08 Minuten N, 55 Grad 20 Minuten W

Wetter : sternenklare Nacht, kein Mond

Wind ONO 4 , Seegang 3 Meter,

Gefahr von White Squalls

Kein Krönchen für den Spitzenreiter

Noch 330 Seemeilen bis St. Lucia. Nur noch 330 Meilen! Wir haben den möglichen Sieg in dem Seerennen der Atlantic Rallye für Cruisers (ARC) unmittelbar vor Augen. Der Abstand zu unseren beiden engsten Verfolgern, der amerikanischen Swan 53 „Bela Vela“ und der dänischen X-442 „Mathilde“, wächst seit Tagen; langsam zwar, aber stetig. Der „Racetracker“, das Internetprogramm, das Position, Kurs und Geschwindigkeit aller 47 auf den Cap Verdischen Inseln gestarteten Yachten in Echtzeit darstellt, notiert die Luv von Anfang an nur auf dem Platz zwei. Aber das ist Unsinn. Die „Viking“ aus England ist ganze drei Tage vor allen anderen Booten allein auf die 2080 Meilen lange Reise in die Karibik gegangen, selbstverständlich außer Konkurrenz. Warum der Computer diesen Frühstarter gleichwohl als Teilnehmer führt und noch dazu in seiner Grafik mit dem Krönchen des Spitzenreiters schmückt, die Auszeichnung, die allein der Luv gebührt, bleibt ein wirres Geheimnis. Computerprogramme können so dämlich sein.

Jeder Fußballfan weiß: Ein Spiel dauert 90 Minuten. Plus Nachspielzeit. Und in keiner Minute werden so viele Tore geschossen, gehen so viele Spiele verloren wie in der neunzigsten. Regattaseglern kann es ähnlich gehen. Da schippert das führende Boot weit vor dem Feld bis kurz vors Ziel. Dann stirbt der Wind, es „liegt im Öl“. Die Flaute aber wirkt nur für den Ersten. Die anderen haben noch eine Brise, bleiben in Fahrt und segeln an dem Favoriten vorbei. Tausendfach passiert.

Es gibt andere Gefahren. Bei der Hochseesegelei kann es immer mal zu einer Havarie kommen: das Segel zerreißt, der Mast kommt von oben, das Ruder bricht. Uns flog in der vergangenen Nacht der Spinnaker davon. Eine der gefürchteten Hammerben, ein „White Squall“ berfllt die Luv von hinten, boxt in Groß- und Vorsegel, drückt das Schiff auf die See. Die Wache wirft die Schoten los, damit der Druck aus den Segeln genommen wird. Der große Spinnaker schüttelt und schlägt so wild und heftig, dass sich die Spezialschkel lösen, mit denen die Schoten an den Spi-Enden befestigt sind. Der Spi fliegt frei vor dem Mast, oben am Top nur noch vom Fall gehalten.

Um über eine lange und anstrengende Aktion kurz zu berichten: Irgendwie können wir das teure Stück bergen und schließlich auch wieder setzen.

Das hätte auch gründlich schief gehen können. Dreimal sind wir jetzt durch die Sqalls in überaus kritische Lagen geraten. Wir beschließen, für die letzten beiden dunklen Nächte, kein Risiko mehr einzugehen. Beim kleinsten Anzeichen eines „White Squalls“ werden wir den Spinnaker sofort wegnehmen. Das bedeutet für die Freiwache stndige Bereitschaft, Schwimmweste und Sicherheitsgurt in Reichweite. Auf ersten Zuruf müssen alle Mann an Deck. An ruhigen Schlaf ist nicht mehr zu denken.

Ohne das große Vorsegel sind wir natürlich deutlich langsamer. Wir riskieren nun nicht mehr Segel und Schiff, aber unseren Vorsprung.

Sei`s drum.

Bericht 30

Logbuch der Luv

Position 15 Grad 35 Minuten N, 58 Grad 4408 Minuten W

Wetter: bedeckt., Neumond

Wind O 4 Bft , Seegang 3-4 Meter,

Schauerböen bis 7 Bft.

Vom Steuern mit dem scheinbaren Wind

Die letzte Nacht. Morgen Nachmittag segelt die Luv über die Ziellinie vor Rodney Bay, dem Hafen der Karibikinsel St. Lucia. Vorausgesetzt natürlich, dass wir nicht zuvor noch gegen einen herrenlos treibenden Container fahren. Den würden wir nicht sehen, dem würden wir nicht ausweichen können, selbst wenn er warngelb gestrichen wäre. Wir sehen nämlich gar nichts. Nur die Erfahrung sagt uns, dass zwischen dem dunklen Oben und dem noch schwrzeren Darunter irgendwo ein Horizont ist und auf dem Horizont unser Ziel.

Den Kurs dahin zu finden und zu halten, ist heute Nacht das Problem. Der Steuermann, im Augenblick ist es Arne, hat lediglich zwei elektronische Anzeigen, um sich zu orientieren. Zum einen ist da der Kompass, eine digitale Anzeige mit stark gedimmten rotem Licht. Die gesteuerte Kurszahl ist nicht eine einzige Sekunde gleich. Sie springt rauf und runter, mal in Zweier-, Fünfer-, dann in Siebener- oder Zehnerschritten, eine Zahl, die in der Nähe des gewünschten Kurses liegt, ist kaum je auszumachen. Arne soll 265 Grad steuern. Das tut er aber nicht. Das kann er auch gar nicht. Der Wind, eben bläst er mit 28 Knoten (7 Beaufort), drückt die Luv hierhin, die Welle das Heck dorthin; in jedem Augenblick wirken diese beiden Kräfte unvorhersehbar - mal zerran sie als Verbündete beide nach backbord, dann die eine hierhin, die andere Gott-weiß-wohin.

Zusätzlich zum Kompass leuchtet schwach die Windlupe, ein handtellergroes Display, auf dem ein Pfeil verrät, woher der Wind kommt und wie stark er ist. Das Instrument zeigt nicht den wahren Wind an, sondern den, der an Bord spürbar ist und wirksam wird. Führt die Luv etwa, wie eben gerade, mit acht Knoten fast vor dem Wind,

reduziert der eigene Speed die tatsächliche Windgeschwindigkeit auf eine gefühlte Geschwindigkeit von nur noch 20 Knoten; das sind erträgliche vier bis fünf Beaufort.

Aber nur, so lange Arne auf Kurs bleibt, also „Platt vorm Laken“. Ändert sich der Kurs plötzlich, was eben gerade wieder geschieht, um 20 Grad, trifft der scheinbare Wind sofort schneller auf die Segel. Und kräftiger. Die Luv nimmt auch Fahrt auf, jetzt sind es zehn Knoten, und sie schießt noch weitere 15 Grad aus dem Kurs. Sie segelt jetzt mit dem Wind von der Seite, die vollen sieben Bft. hauen auf das Schiff. Scheinbar und wahr sind kurzfristig wieder eins. Arne muss hart gegensteuern, mit seiner ganzen Kraft. Das Schiff läuft wieder vor dem Wind, der Druck im Rigg lässt nach. Dann geht es mit der nächsten Welle, mit der nächsten Bö, von vorn los. Im Sekundentakt.

Ruhigen Kurs zu halten unter solchen Bedingungen, ist so gut wie unmöglich. Instrumentenblindflug, nervenaufreibend, unangenehm und sehr anstrengend.

Die Lösung des Problems ist die Verkleinerung der Segel, Reffen. So wird entschieden. So wird's gemacht. Die Luv liegt ruhiger, Arne kann den Kurs fast halten. Und auf einmal lösen sich die dichten Wolken auf, gleichsam als wollten sie uns belohnen. Der Steuermann wählt einen geeigneten Stern in Fahrtrichtung und richtet seinen Kurs danach aus. Genau, gerade, entspannt.

Bleibt die Sache mit den treibenden Containern. Die verdrängen wir jetzt mal. Wir genießen unsere letzte Nacht auf See.

Bericht Nr. 31

Logbuch der Luv
Hafen von Rodney Bay, Saint Lucia
Wetter: Regenschauer. Wind: Nordost 3 bis 4 bft

Ein grosser Sieg - Sehr unwichtig für den Rest der Welt

Nach 11 Tagen, 6 Stunden, 58 Minuten und 41 Sekunden ist es vorbei. Die Luv gleitet hoch am Wind in die Bucht von Rodney Bay und mit guter Fahrt über die Ziellinie. Wir fallen uns in die Arme, klopfen, uns auf die Schultern, die halbe Crew springt ins warme Karibikwasser. Wir freuen uns mindestens so lauthals wie BVB-Klopp nach einem Sieg über Schalke. Aber die Nation nimmt keine Notiz davon, dass da eine Yacht, die unter deutscher Flagge fährt, soeben eine internationale transatlantische Wettfahrt gewonnen hat: die "Atlantic Rallye for Cruisers", 800 Meilen von Las Palmas zu den Cap Verdischen Inseln und von dort nach St. Lucia, noch einmal 2080 Meilen. Die Luv gewinnt beide Etappen! Zweimal ein Start-Ziel-Sieg, zweimal First-Ship-home! „Well done!“, gut gemacht. Das ist das höchste Lob, das wir von unseren Gegnern ernten können.

Offen und freundlich gegeben, sammeln wir eine reiche Ernte ein.

Sehr befriedigend für die Beteiligten, sehr unwichtig für den Rest der Welt. Hochseesegeln ist eine Randsportart, wie das schottische Baumstammweitwerfen etwa oder Telefonbuch-Zerreißen, nur deutlich teurer, mehr oder weniger Privatsache eben. Man kann ja leider den Seglern nicht bei ihrem Tagewerk zuschauen. Und könnte man es, es wäre rasch langweilig. Einer steht am Ruder, zwei ziehen mal an dieser, mal an jener Leine. Einer kocht, zwei schlafen, alles wackelt. Stundenlang, tagelang.

Allenfalls der Start mit vielen großen Yachten ist fernsehgeeignet. Nur der Zieldurchgang ist noch ein Foto wert. In unserem Fall ein besonders schönes. Die Luv mit dicht gezogenem Spinnaker und hoch am Wind, in der Kante liegend, das Wasser schäumt. Till steht im Bugkorb und schaut zum Ziel. Hat was. Das wird bleiben. Ist aber teuer. 300 Dollar will der Yachtfotograf dafür haben. Was bleibt noch von unserer Reise über die hohe See? Die gute Erfahrung, dass es sieben Individualisten gelingen kann, sich zurückzunehmen, tolerant die jeweiligen Macken der anderen zu ertragen, verlässlich in der Routine und zupackend in der Gefahr zu handeln, gemeinsam ein Ziel zu formulieren und entschlossen anzugehen und all das über so lange Zeit auf so engem Raum. Auch ohne Sieg ist das allein die erstklassige Leistung einer tollen Crew: Eggert, Arne, Michael, Claus, Basti, Till. Es reicht, dass wir das wissen. Wir pfeifen aufs Publikum.

Bericht 32

Logbuch der Luv

Gewässer um Saint Vincent und Grenadinen

Wetter: Südost vier Bft, abflauend, 28 Grad, leichte Schauerböen

In einer Piratenhöhle mit Stempel, Formular und einer Quittung für die Beute

"Chateaubelair" heißt die Palmen- und strandbesäumte Bucht an der Nordwestecke der Insel Saint Vincent; in dem französischen Namen stecken "Schloss" und "gute Luft". Wir werfen den Anker auf zehn Meter Wassertiefe. Es ist stockdunkel; vom nahen Ort schimmern ein paar schwache Laternen, karibiktypische Steelband-Musik dringt herüber, auch der Gestank einer schwelenden Müllhalde, "Belair" eben. Nur eine Bucht weiter, drei Meilen südlich, so steht es im Yachtführer "Doyle", wurde der Piratenfilm "Fluch der Karibik" mit Jonny Depp gedreht. Die Filmemacher hatten sich auf unseren Ankerplatz wohl nicht getraut. Besagter Führer, eine Art Bibel für Karibiksegler, verrät nämlich, dass "Chateaubelair" bis vor kurzem für friedliche Seefahrer wie wir nicht sicher sei, ein echtes Piratennest also. Ankerlieger mussten mit unangemeldetem, nächtlichem Besuch rechnen.

Die Besucher, so lesen wir, seien nunmehr im Knast, man müsse sich nicht mehr sorgen. Unabhängig voneinander schauen gleich drei Crewmitglieder nach dem Datum des Buches. Von wann datiert die Entwarnung im Doyle? Wie lange hat der Filmpirat Käpt'n Jack Sparrow gebraucht, um aus seinem Gefängnis auszubrechen und erneut vor Anker liegende fremde Schiffe zu besuchen und zu berauben? Wir beschließen einstimmig, abwechselnd je eine Stunde Nachtwache zu gehen. Sicher ist sicher und unser Küchenbeil liegt griffbereit in leicht erreichbarer Schublade. Am frühen Morgen erhalten wir tatsächlich Besuch. Ein junger Mann auf einem gepaddelten Kunststoffbrett bringt uns frische Brötchen. Beim Frühstück öffne ich mit dem Beil einige Kokosnüsse. Die Milch schmeckt herrlich.

Die Luv ist unterwegs zu den Grenadinen, einem Archipel von einigen Dutzend Traumzielen mit Kokospalmen, weißen Sandstränden, türkisfarbenem Wasser über bunten Korallenbänken, mit wunderschönen Mädchen, die mit waschbrettbüchigen Jungmännern in einer Tour Cola-Rum trinken und verzückt nach Raggaemusik tanzen. Da gehören wir natürlich hin - jedenfalls die Jüngeren der Crew, die sich an ihren eigenen Waschbrettbauch noch erinnern können und auf einem Surfbrett eine passable Figur machen.

Um in diesem Paradies ankern zu dürfen, benötigt man eine Einreiseerlaubnis des zwar sehr kleinen, aber sehr souveränen Karibikstaates Saint Vincent, und der Ort Chateaubelair ist der erste erreichbare Zollplatz mit Einreisebehörde. Die öffnet um acht Uhr in der Früh, steht im "Doyle". Als Skipper der Luv muss ich den lästigen Behördengang erledigen. Mit dem Beiboot geht's an Land; ein Typ, der ohne sich umzuziehen locker in die Mannschaft der "Black Pearl" gepasst hätte, bietet mir an, mir den Weg zum Zollamt zu zeigen. Ein Matschpfad entlang der vermüllten Küste, dann weiter nach links zwischen halbverfallenen Bretterbuden und wilden Kleingärten, einige Stufen über eine sogenannte Treppe, eine verrostete Gittertür zu einem maroden Gebäude. Ich denke wieder mulmig an den "Fluch der Karibik" und frage mich ernsthaft, warum ich meinem Führer so leichtsinnig hierhin gefolgt bin, und der zeigt im Hof auf ein kleines handgemaltes Schild: "Custom", Zoll.

Die Beamtin empfängt mich in ihrem karg möblierten Büro, barfuß, in kurzen Hosen und gelbem T-Shirt. Sehr freundlich bietet sie mir einen Stuhl. Dann erklärt sie mir, dass die Luv sich schon gestern Abend hätte bei ihr melden müssen, jetzt würde eine Strafe für das verspätete Einklarieren fällig, sie wäre 24 Stunden am Tag im Dienst. Glaube ich sofort!

Ich wähne mich erneut verraten und verkauft und unter die Wegelagerer gefallen. Nie im Leben würde irgendein Yachtie dieses Zollamt im Dustern finden, das ist ja sogar in der Sonne unsichtbar. Ja, sagt die freundliche Zöllnerin mit viel Verständnis, schon viele seien an ihrem Haus vorbeigelaufen, es gäbe leider keinen hilfreichen Hinweis an der Straße.

Ich frage: Welche Straße? Und auch kein amtliches Schild, bedauert sie, aber so sei die Vorschrift: 35 East Caribbean Dollars Bußgeld. Erst, als sie schließlich Stempel herausholt und mir ein sehr großes Formular aushändigt, welches auszufüllen 35 Minuten dauert, beruhigen sich meine Nerven. Eine echte Räuberhöhle mit

Stempel und Formular und sogar einer Quittung für die Beute. Das gibt es nicht. Das muss ein Amt sein.

Bericht 33

Logbuch der Luv
Vor Anker im Atoll von Union Island
Wetter: Südost vier, 28 Grad, trocken

Willkommen im magischen Paradies auf Union Island

57 Menschen aus Afrika starben innerhalb von nur zehn Monaten auf Union Islands Zuckerrohrplantagen an den Folgen schlimmer Behandlung durch ihre Sklaventreiber. Das war im Jahre 1777. Mitten im zentralen Dorf der kleinen Grenadinen-Insel in der Karibik erinnert eine Stele an ihr schreckliches Schicksal.

Die Sklaverei ist längst Geschichte, Erinnerung nur die harte Arbeit; Zuckerrohr wird längst nicht mehr angebaut, gar nichts mehr wird auf Union Island in nennenswerten Mengen angebaut. Gefühlte Arbeitslosigkeit: Über 50 Prozent. Tourismus ist der Monopolwirtschaftszweig, Haupteinnahmequelle sind Leute wie wir, Yachties aus Europa und Amerika, angelockt von immerwährenden Warmbadetagen über buntbelebten Korallenriffen bei stetig freundlicher Passatbrise. "Willkommen an diesem magischen Platz und vergiss, dass die Welt existiert", grüßt ein Schild am Ortseingang.

Ich komme gerade vom Zoll und fühle mich von dem Spruch mächtig auf den Arm genommen. Wir wollen mit unserer Luv morgen früh zurück nach St. Lucia, und Schiff und Mannschaft müssen ausklariert werden; wie immer eine lästige Pflicht für den Skipper. Beim Einklarieren in Chateaubelair hatten wir uns zu viel Zeit gelassen und dafür ein Bußgeld zahlen müssen (Bericht 31). Heute bin ich Minuten nach der Ankunft beim Zoll und bei der Immigration - und jetzt ist der Strafbetrag mehr als doppelt so hoch. Es sei Sonntag, sagt der Beamte, und sonntags kostet die Abmeldung mehr: "Overtime!", Überstunden.

Und wenn ich ihn heute nun nicht in seiner Ruhe gestört hätte und ich wäre erst morgen früh erschienen? Nein, das geht schon gar nicht, das kostet natürlich "Overtime", Verspätungszuschlag. Ich wäre geneigt, die Zumutung zu schlucken, die erschwinge Summe abzubuchen unter privater Entwicklungshilfe für eine wirklich bettelarme Bananenrepublik. Wenn diese Beamten nicht so ausdrücklich, so ganz und gar vorsätzlich, so handgreiflich unhöflich wären.

Aber der Reihe nach: Zwei Zöllner sitzen ganz weit hinten in einem sonst sehr leeren, sehr großen Raum, blicken auf einen kleinen Bildschirm eines Tablet-PC. Ich sage freundlich: "Good day to you, gentlemen!" Die beiden zeigen keine Reaktion. Ich sage freundlich und jetzt laut: "Good day to you, gentlemen!" Der Uniformierte der beiden Männer greift mit der Hand in eine Kiste und schiebt ein Formular herüber. "Ausfüllen.", sagt er. Der Blick bleibt auf dem Bildschirm. Ich höre jetzt auch den Ton eines Actionfilms.

Es ist das gleiche, unsägliche Formular, das ich schon beim letzten mal ausgefüllt habe, dieselben Namen und Daten und Passnummern aller Crewmitglieder, Länge, Breite und Tiefe der Luv, woher und wohin – alles Daten, die der souveräne Staat St. Vincent schon längst mit vierfach durchgedrücktem Kohlepapier in seinen Akten nachschlagen und mit der NSA austauschen könnte. Ich zeige das Einreisepapier mit wenig Hoffnung: "Einfach kopieren?" Geht natürlich nicht, ein Kopierer ist nicht vorhanden, nur der Tablet-PC; der Ton des Baller-Films ist jetzt ziemlich laut gedreht.

Der Vorgesetzte der beiden sitzt in einem klimatisierten Büro, er ist der mit der "Overtime". 63,45 EC-Dollar will er haben; ich gebe ihm zwei Fünfiger. "No Change.", sagt er, er kann nicht wechseln. Er bittet mich nicht etwa, er schickt mich nach schräg gegenüber zur Immigration, zum Einreisebeamten: "Get Change". Der Mann dort hat tatsächlich Kleingeld, aber nicht klein genug. Der Rest von 1,55 EC-Dollar wird einbehalten. Auf dem Rückweg sehe ich wieder das Schild. "Vergiss, dass die Welt existiert." Das fällt nicht ganz leicht an diesem magischen Platz.

Bericht 34

Logbuch der Luv

An der Mooring in Marigot Bay

Wetter : Südost 7-8 Bft , 26 Grad, heftige Schauerböen

Marigot Bay. Ein magischer Name. Columbus hat hier geankert und fand diesen fast kreisrunden Einschnitt in der Westküste Saint Lucias gewiss zauberhaft. Weltenbummler, welche ein entschleunigter und schön altmodischer Begriff, kreuzten dieses Ziel vor vielen anderen in ihren Karten an. Eine Bucht wie gemalt. Von hohen Regenwaldhügeln nach allen Seiten vor jedwedem Wind und jedweder Welle sicher geschützt. Ein Palmenhain schmückt die enge Einfahrt. Hierher flüchten seit Jahrhunderten Seefahrer, wenn ein alles zerstörender Tropensturm droht. Ein Hurricane-Hole, wie es im Buche steht. Abrahams Schoß in der Karibik. Und wir kommen nicht rein. Das Paradies ist wegen Überfüllung geschlossen. In der Marigot Bay hat sich an den wenigen Liegeplätzen mit Landanschluss eine Flotte von Milliardärsyachten breit gemacht, lange, breite, hohe Schiffe, deren Außenanstrich allein gewiss mehr kostet, als unsere ganze Luv. Auf der burgunderroten Sloop "Georgia" aus der Steueroase Cayman Islands steht ein 60 Meter hoher Mast; im Topp hat sie ein Flugwarnfeuer montiert. Vor einigen Jahren war sie die größte einmastige Megayacht der Welt. Die anderen Großboote in der Marina sind auch nicht wesentlich bescheidener. Die Reichen dieser Welt wissen auch, wo es schön ist.

Die Moorings in der mangrovenbesäumten Bucht, die Ankerbojen, an denen sich kleinere Segler festmachen können, sind sämtlich belegt. Die halbe ARC-Flotte liegt hier. Nach der Siegerehrung in Rodney Bay verholten sich fast 30 Boote rasch in die nur 12 Meilen südlich gelegene Marigot Bay. Die Luv-Crew trödelte ein wenig, und nun haben wir den Salat.

Es ist fast tragisch. Keine Kabellänge entfernt, man könnte hinspucken, lockt der beste Ankerplatz der westindischen Inselwelt, und wir erhalten über Funk die Anweisung vom Hafenmeister: "Sorry. Bitte draußen ankern." Was sollen wir machen? Gleich ist es dunkel. Die Luv wirft vor der hübschen Landzunge mit den malerischen Palmen den Anker, nur unzureichend abgedeckt gegen die Wellen und den Schwell der karibischen See. Es weht wie Jupp, und es gießt wie aus Eimern! In den kurzen heftigen Sturmböen messen wir 48 Knoten Wind. Das sind 9 Beaufort! So viel Wind ist eigentlich unzulässig in dieser den touristischen Freizeitskippern vorbehaltenen Urlaubsegelsaison. Es wird eine sehr unruhige Nacht. Wir trauen dem Anker nicht so recht. Das Schiff schwoit wie wild und ruckt an seiner Kette. Alle nasenlang weckt der automatische Ankeralarm die Luv-Crew. Einmal holen wir die Kette ein und suchen einen besseren Platz. Gegen Morgen lassen Sturm und Regen nach, der Herr der Moorings kommt mit einem Gummiboot zu uns heraus und verkündet, nunmehr sei eine Boje für uns frei geworden. Die Luv läuft ein ins Paradies, macht fest, und die Crew geht erst mal schlafen.

Nachtrag:

Am Ende waren es ganze zwölf Minuten, die unsere Luv schneller war, als die "Mathilde". Nach gesegelter Zeit waren es zwar fast fünf Stunden. Aber bei der Preisverleihung in dem schicken Strandressort von Rodney Bay, überraschten die Offiziellen der transatlantischen Wettfahrt ARC+ von Las Palmas via Cap Verde nach Saint Lucia alle Beteiligten mit dieser Berechnung, in der die baulichen Unterschiede der teilnehmenden Boote in Zeit vergütet werden: Die X-Yacht aus Deutschland hatte die andere X-Yacht aus Dänemark in einem Herzschlag-Finish geschlagen. Lediglich 0,35 Sekunden lagen pro gesegelter Seemeile zwischen uns und unserem hartnäckigsten Gegner. 2080 Meilen und nur 12 Minuten Differenz! Die Jungs von der Mathilde freuen sich, dass es so knapp war und wir freuen uns, dass es gereicht hat.

Bericht 35

Logbuch der Luv

Hafen von Marin, Martinique

Wetter : Bedeckt, Südost vier , 28 Grad, feucht

Die Distanz zwischen der ersten und der zweiten Welt beträgt ziemlich genau 22 Seemeilen. Am ersten Weihnachtstag sind wir sie absegelt, und wir erleben hautnah den Unterschied zwischen zwei benachbarten Karibikinseln, wie er krasser kaum sein kann.

Die „Luv“ verlässt St. Lucia am ersten Weihnachtsfeiertag; man könnte auch sagen: wir flüchten. Der 24. Dezember ist buchstäblich ins Wasser gefallen. Vom frühen Morgen bis zum anderen Tag stürzt unvorstellbar heftiger Regen aus vollständig geöffneten Himmelschleusen. Ein Jahrhundertwolkenbruch, untermalt von andauernden Blitzen und ununterbrochenem Donnerteppich. Wir hören von Häusern, die von aufgeweichten Berghängen rutschen, Brücken, die fortgerissen werden; die Hauptstadt ist abgesoffen, der Flughafen unterspült, Menschen sind in Gefahr. Fünf sterben in dieser Nacht. Acht weitere in St. Vincent, der südlichen Nachbarinsel. Der Taxifahrer, der die „Luv“-Crew zum Festmahl fährt, berichtet traurig von einem Freund, dessen Taxi in den Fluten versunken und verschwunden sei. Versichert sei er nicht gewesen und das Geld für einen neuen Wagen, 160000 EC-Dollar, habe er nicht. Wir sind seine letzte Tour heute Abend. Er muss heim, retten was zu retten ist.

Die Kirchen in diesem sehr katholischen Land sind sehr leer an diesem Heiligen Abend. Bis auf die in der Hauptstadt Castries; sie dient als Notaufnahmelager. Im Hafen von Rodney Bay schwappt am trüben Weihnachtsmorgen zwischen den Yachten in brauner Brühe all der schwimmfähige Müll von St. Lucia. Erstaunliche Mengen an leeren Colaflaschen, Plastikschrött, natürlich auch Natürliches: Baumstämme und Kokosnüsse, tote Ratten. Es regnet noch immer, aber nicht mehr so heftig. Wir erfahren, nicht mal bei dem verheerenden Hurrikan "Thomas", der vor drei Jahren die Insel verwüstete, gab es so viel Regen, und "Thomas" hatte sich nicht einmal durch starken Wind sondern mit seinen gewaltigen Wassermassen in die Rekordbücher eingetragen. Noch immer sind seine Schäden nicht vollständig beseitigt, jetzt sind schlimme hinzugekommen. Eine Katastrophe für diese arme Insel. Meldungen darüber fanden übrigens nicht den Weg in deutschsprachige Medien. Ein zeitgleicher Stromausfall in den USA und Canada schon. Wenn Entwicklungsländer in die Schlagzeilen wollen, müssen die Opferzahlen eben deutlich höher sein.

Jetzt also Martinique. Das erste, was auffällt, ist eine SMS von der Deutschen Telekom. Die Anrufe in der Europäischen Union kosten uns nur noch 0, 20 Cent. Das ist nun mal wirklich ein greifbarer Nutzen, den man Brüssel gutschreiben muss: Die Weihnachtsgrüsse von St. Lucia nach Hause wurden noch mit 5, 90 EUR berechnet. Pro Minute. Man glaubt ja nicht, wie kurz eine Minute ist. Auffällig auch, was in St. Lucia allgegenwärtig und nun nicht mehr da ist: Keine paddelnden Händler, die im Hafen von ihren Plastikeinbäumen quasi im Minutentakt tropische Früchte an die Yachties verhökern wollen. Keine sonst arbeitslosen Dienstleister, die das Boot polieren, salzfrei spülen oder mit Essig zu verschönern versprechen. Keine Männer, die ihre Dienste als Fremdenführer anpreisen, keine Frauen, die sich zur Verfügung stellen, sogar auf der Herrentoilette. Martinique ist Frankreich, Martinique ist Europa. Die Hafeneinfahrten sind ordentlich betonnt und beleuchtet. Die Taxen haben Taxameter. Fast erste Welt eben. Ein bisschen weniger bunt, ein bisschen weniger fremd. Vertrauter. Das Wetter ist auch besser.

Apropos Wetter: Meno Schrader, der Chef des Dienstes "Wetterwelt", hatte uns via Internet von Kiel aus einen Wetterbericht für die Passage zwischen den beiden Welten geliefert. Er liegt daneben. Höchstens fünf Windstärken sollten es werden, mal eine Bö, aber sonst war ein schöner Törn vorhergesagt. Und was ist? In der Spitze zeigt der Windmesser 49 Knoten, Stärke Zehn! Im Handbuch für Seefahrer gibt es dafür diese offizielle Definition: Schwere See, sehr hohe Wellen, weiße Flecken auf dem Wasser, lange, überbrechende Kämme, schwere Brecher.

Weihnachten auf See. Festtage in der Karibik. Pustekuchen.

Anmerkung der Redaktion: Hier verlässt der Eigner, Schipper und Berichterstatter, Heiko Tornow, für eine Weile sein Schiff und überlässt es befreundeten Seglern für Fahrten in der Karibik. Er schreibt zu Hause in Buxtehude noch den bemerkenswerten Bericht "Mord im Paradies", den wir hier anfügen, weil er so gut hier her passt. Wenn Heiko später wieder an Bord kommt, um die große Rundtour weiter zu segeln, wird er sicher auch weiter berichten.

Mord im Paradies

Diesmal nicht das Logbuch der Luv.
Die Crew ist auf Heimaturlaub in Buxtehude.
Trotzdem eine aktuelle Geschichte

Roger Pratt ist tot. Ermordet auf seiner Yacht. Wir segelten im Herbst zeitgleich von Europa über den Atlantik nach St. Lucia. Im Dezember ankerten wir noch nebeneinander in der Marigo Bay. Jetzt fliegen wir, zeitversetzt um etwa zehn Tage, zurück nach Europa. Wir in der Economy-Class zum Heimaturlaub von der Luv. Roger Pratt im Laderaum, er macht seine letzte Reise im Sarg. Drei unbekannte Männer entern nachts auf der Reede von Vieux Fort seine 41 Fuss lange Yacht "Magnetic Attraction". Roger Pratt wird erst zusammengeschlagen, erstochen und dann ins Meer geworfen. Seine Frau Margaret überlebt schwer verletzt. Die Täter kamen im Gummiboot. Hatten die vielleicht auch uns zuvor ausbaldowert? Wie dicht waren wir dran? Auch die Luv ankerte vor Vieux Fort. Hatte uns nicht Malcolm, der einheimische Lotse in der benachbarten Stadt Soufriere vor nächtlichen Überfällen gewarnt? Schwimmend oder mit Booten kämen die Ganoven, und sie würden alles rauben, was nicht niet- und nagelfest sei. Malcolm, ein grosser junger Kerl, hat aus der Kriminalität seiner Heimat ein erfolgreiches Geschäftsmodell gemacht. Er besitzt ein sechs Meter langes Fischerboot mit einem 65-PS - Motor. Damit fährt er bis zu zehn Meilen auf die offene See hinaus und preit jede vorbeisegelnde Yacht an. "How are you doing today?" fragt er freundlich, wie es einem denn so gehe heute, und wo man denn hinwolle. Antwortet der Skipper ebenso freundlich und sagt, er wolle nach Soufriere, zu den malerischen Pitons, den berühmten steilen Vulkankegeln im Süden der Bucht, klebt er schon am Fliegenfänger. Er sei, erklärt Malcolm, sozusagen der Lotse zu den Mooringtonnen von Soufriere. Er werde das Schiff einweisen, einen sicheren Ankerplatz kenne nur er. Man solle auf keinen Fall irgendeinem anderen angeblichen Lotsen gestatten, irgendeine Dienstleistung anzubieten. Er, Malcolm, sei der Herr der Bucht, der wahre und ehrliche Helfer aller Segler.

Und tatsächlich. Im hier schon mehrfach erwähnten Segelhandbuch für die Karibik, dem "Doyle" wird Malcolm genannt. Der Autor stellt ihm ein prima Leumundszeugnis aus, nennt ihn zuverlässig. In der nächsten Stunde kommen uns während der Ansteuerung gleich ein halbes Dutzend von Malcoms Konkurrenten entgegen. Sie haben deutlich schwächer motorisierten Boote aber die gleiche Masche: "How are you doing today?", wo man denn hinwolle, und man sei ortskundig in der Piton-Bucht undsoweiter. Jetzt können wir uns der eifrigen Dienstleister erwehren mit dem Hinweis, wir hätten schon einen Vertrag mit Malcolm, den anderen Herrn der Ankerbojen. Die Bootsfahrer, sämtlich junge Kerle, sind nicht überrascht, schließlich haben sie Augen im Kopf. Malcolm ist zwar schon längst weitergerast zum nächsten Kunden, aber am Horizont ist sein Fahrzeug noch sichtbar. Ob man denn wenigstens ein paar Bananen brauche, werden wir gefragt, oder Fisch? Morgen werde man einen Blue Marlin fangen und den sollten wir ihnen abkaufen. Malcolm wartet tatsächlich auf uns, er nimmt die Leine an, sichert die Luv an der Boje mit Expertise. Als wir ihn bezahlen wollen, lehnt er ab. Das sei doch ein Freundschaftsdienst, den er für alle Segler leiste. Wenn wir allerdings in einem Restaurant essen wollten, seine Tante habe das beste im Ort, sein Bruder besitze ein Taxi, er selber sei Fremdenführer und könnte uns auf die Pitons da drüben bringen, und, ganz wichtig: Sein junger Begleiter hier, sein Neffe, könne als Wächter an Bord bleiben, wenn wir an Land wollten. Denn hier in der Bucht sei es gefährlich. Diebe, wohin man schaut. Malcolm und seine Verwandtschaft machen mit der Luv ein gutes Geschäft.

Wir schlafen aber nicht gut in einer der schönsten Buchten der Welt. Auch weil die Reede nicht sonderlich gut vor der Dünung geschützt ist und die Luv gewaltig schwankt. Auch weil wir im Internet erfahren, dass in den beiden vergangenen Monaten genau hier zwei Yachten nachts ausgeraubt wurden. Die Segler waren jeweils an Bord. Vor ein paar Tagen, wieder daheim in Buxtehude, habe ich all die wunderbaren Plätze von St. Lucia im deutschen Fernsehen wieder gesehen. Das Dritte Programm strahlt einen Film von MARE-TV über die Antillen - Trauminsel aus. Nur gutes Wetter, nur tolle Landschaften unter derTropensonne, warmes Wasser über bunt belebten Korallenriffen und freundliche Menschen, wohin man schaut. Toller Film, tolle Bilder. Aber nur die halbe Wahrheit.