

EINMAL RÜBER CANAREN-KARIBIK

Wie kam es dazu?

Kamerad Horst Eschert hatte diese Reise auf eigenem Kiel schon 1987 geplant und somit im Jahr 1988 eine Nauti-Cat 44, die jetzige Carpe-Diem (nutze die Zeit), erworben.

Die Carpe-Diem (Ketsch)

Typ:	Nauti-Cat 44	Höhe über WL :	18,5 m
Baujahr:	1980	Gr.Segel:	34 m ²
LÜA:	15,90 m	Genua 1:	55 m ²
LÜW:	11,00 m	Fock 1:	45 m ²
Br:	3,80 m	Besan:	14 m ²
Verdr:	18,00 t	Sturmfock:	8 m ²
max.Rumpfgeschw.:	8 kn	Segelfläche:	114 m ²
Maschine:	Ford Diesel 6 Zylinder 80 KW/ 108 PS		
2 Dieseltanks:	je 600 l		
Trinkwasser:	800 l		

Horst hatte sofort Edwin Voss und Günther Röhl als Mannschaft angeheuert.

Bei lockeren Gesprächen am runden Tisch meldete ich mich als Reserve-Crew-Mitglied und schneller als gesagt, gehörte ich zur Überführungs-Crew.

Die Carpe-Diem wird also im November 91 von Horst und Edwin von Faro (Portugal) über Madeira nach Tennerifa gesegelt.

Nun ist es endlich soweit. Günther und ich reisten am 19.11. mit Lufthansa-Transatlantik Tarif an. (Bln-Canaren-Karibik-Bln. für 1680.-DM).

Am 20.11. ist die Mannschaft wie geplant an Bord der Carpe-Diem, die im Hafen Los Chritianos 29°05'N / 16°55'E vor Anker liegt.

Restlicher Proviant wird mit Beiboot an Bord gebracht. Abendessen und 1 bis 3,5 Bier als Landabschied sind selbstverständlich.

21.II.

Nach der ersten Bordübernachtung und ausgiebigem Frühstück erfolgt die Kurs- und Wegepunktteeingabe in Überseglerkarte Nr.383, sowie in den GPS-Navigator. Wache in 6,6,4,4,4 Std. wird eingeteilt.

Eine Engländerin kommt mit einem Dingi zu uns und bietet sich als Crewmitglied an. Wir überlegen nicht lange und lehnen das Angebot selbstverständlich ab. Solche Anhaltertypen gibt es erstaunlicher Weise reichlich. Wenn man bedenkt, welcher Gefahr sich solche Mädels aussetzen, nur um billig über den Teich zu kommen - wenn überhaupt.

Horst/Edwin und Günther/Wolfgang werden für die Reise als Wachen vom Kapitän festgelegt. Die Wache, welche um 8⁰⁰ auf Freiwache geht, hat für Frühstück und Abwasch zu sorgen. Horst wird jeden Tag kochen (er meint, es muss sein) und bereitet immer hervorragende Gerichte zu. Übertrieben: Horst hätte auch noch gekocht, wenn der Mast nach unten zeigt.

Um 9⁰⁰ Anker lichten (Heckanker lässt sich nur über Winsch ausbrechen, da ein Netz drinhängt), um 600l Wasser und 700l Diesel an der Pier zu tanken. Langes Warten von 3 Std. auf des Herrn Tankwarts Handeln gibt uns Zeit, uns vom liebsten Partner zu Hause zu verabschieden.

Um 13⁰⁰ endlich Leinen los und unter Maschine verlassen wir den Hafen. 13 Uhr 30 setzen wir Fock 1, Groß und Besan. Der Wind weht mit 4 Kn aus Ost bei mäßiger See.

Mit MgK 225⁰ (Missweisung 10⁰ West) segeln wir mit Kurs auf Kapverde. Zwecks Gewöhnung an das Schiffsverhalten haben Günther und ich die erste Wache bei Tage. Zuerst stolz: ich werde nicht seekrank, nach 4 Std. fällt mir von einer Sekunde zur andern viermal das Essen aus dem Gesicht und Günther ist trotz Ohrenpflaster nicht besser dran. Meine Gedanken: warum mache ich das mit und wie schön wäre es zu Hause?

Horst braucht nur für zwei zu kochen. Mit anfänglicher Dämmerung noch für alle ein letzter Blick nach Achtern,

womit für viele Tage keine Landschaft mehr ist.

Ich lege mich in der Eignerkabine im Nylonschlafsack aufs Bett und rolle von einer Seite zur anderen. Der Nylonsack ist untauglich, da er rutscht. Nur Ruhen auf dem Boden, zwischen Bett und Schaps, ist einigermaßen möglich.

Wachwechsel 00⁰⁰: Mit leiser Stimme: Reise Reise, weckt mich Edwin danach mit erhobener Stimme: steht auf ihr müden Leiber die Pier ist voller nackter Weiber.

Ab in die Sachen, Lifebelt an. Auf den oberen Steuerstand ans Ruder und mit starrem Blick auf den Kompass und Kurs halten. Für die herrliche Vollmondnacht und Sternenhimmel habe ich bei der ersten Hundewache noch nichts übrig. Mit stündlichem Wechsel am Ruder mit meinem Wachpartner ist die Wache erträglich.

22.II.

Seit 8⁰⁰ segeln wir mit beiden Genuas, die ausgebaumt sind. Der Wind dreht auf Nord/ Ost bei mäßig bis bewegter See. Für mich ist diese See eine unbekannte Dimension. Das Schiff geigt stetig Steuerbord Backbord und macht jetzt ca.5 Kn. Fahrt. Heute ist nur trocken Brot und Selters für die Seekranken auf dem Speiseplan.

13⁰⁰ Erstes Etmal: 119 sm laut GPS-Navi. Die Fahrt durch Wasser ist nicht zu ermitteln, da die Loge nicht funktioniert.

17⁰⁰ Das GPS meldet keinen Standort mehr, da es nur einen Satelliten empfängt. Letzte Meldung : 27°05'N / 17°44' W. Ab jetzt wird nach alter Schule gekoppelt und mittags die Sonne geschossen. Die Fahrt durchs Wasser ist zu schätzen, im Mittel mit 5 Kn.

23.II.

Hurra, alle Unwohlheiten sind bei mir vorbei und nach deftigem Frühstück ist die Segelwelt in Ordnung. 9⁰⁰ Spieebäume und Passatsegel weg, Genua 1, Groß und Besan hoch und zur Sicherheit Bullenstander setzen. Etmal 13⁰⁰: 115 sm geschätzt, GPS-Navi noch keine Datenabgabe. Ich nehme wieder die Videokamera zur Hand und der Kapitän erkennt dadurch meine Einsatzfähigkeit.

Schnell den Großmast hoch und von oben Filmaufnahmen machen, bevor wir wieder auf Schaukelkurs segeln. 17⁰⁰ schläft der Wind ein und wir motoren bis 22⁰⁰ - ist für die Batterien auch mal gut. Horst als Schiffskoch hat ab sofort auf meinen Appetit mit Freude mehr gekocht. Ab 22⁰⁰ setzt der Wind ein und mit Segelstellung vom Tage geht es durch die herrliche Vollmondnacht. Nun ist Segeln eine Freude.

24.II.

Um 8⁰⁰ flaut der Wind wieder ab. Die Segel schlagen laut.

Um 9⁰⁰ Segel bergen, und mit hohen Wellenbergen der Altsee geht es mit Motorkraft, unter unangenehmen Rollbewegungen des Schiffes, weiter.

Um den Koch zu entlasten, versuche ich Kartoffeln zu schälen und Gemüse zu putzen. Und siehe da, es ist noch alles brauchbar. 12⁰⁰ Sonne schießen von Horst und Edwin. Die getrennten Berechnungen ergeben Übereinstimmung im Ergebnis. 13⁰⁰ Etmal Schätzung 120 sm und somit wird der Standort in den Übersegler eingetragen. Um 18⁰⁰ Schauer. Kurzfristige GPS-Navimeldung bestätigen unsere Standortbestimmung mittels Sonne und Geschwindigkeits-schätzung.

25.II.

Um 8⁰⁰ endlich Wind und nach 23 Std. Motoren setzen wir die Fock und Großsegel. Der Wind kommt mit 3-4 kn aus West und somit steuern wir M_{gk} 200⁰, was uns sehr nach Süd bringt . Aber besser, als Diesel zu verschwenden und Motorengeräusch im Ohr. 13⁰⁰ Etmal 113 sm, Standort 22°51' N / 23°07' W, die Eintragung in der Karte ist nicht aufbauend. Das GPS-Navi meldet wieder zuverlässig unseren Standort. Jedes Etmal erscheint als nur 1,5 cm Strich und wie wenig ist erst geschafft, geschweige, wie weit ist es zum Ziel! Ob wir es dieses Jahr noch erreichen? Und wir sind noch nicht einmal auf dem 20. Breitengrad, wo die Butter schmilzt auf der Passatroute, wo es nach Westen 270⁰ geht. Bei herrlichem Sonnenuntergang und milden 22°C mit auffrischendem Wind, läuft die Carpe-

Diem stetig ca.6kn. Neumond und ein Sternenhimmel, was einem den Eindruck vermittelt, als sei man im Weltraum.
Meeresleuchten: Der Schiffsrumpf wird in zart leuchtendem Grün von den schäumenden Wellen und Kielwasser, das am Tage schneeweiß erscheint, angestrahlt. Dies geschieht durch in Bewegung gebrachte Mikro-Organismen, die phosphorfarben leuchten.
Traumhaft, so zu Segeln. Schade, 4^{oo} Wachwechsel und für die andere Wachmannschaft jetzt Reise, Reise.....

26.II.

Immer noch Wind aus Nord mit 3-4 kn, der um 12^{oo} abflaut. Bei der mäßigen See ist Duschen mit Pütz- und Salzwasser angesagt. Horst hat plötzlich ein entstelltes Gesicht: Zahnvereiterung. Ohne Klagen lindert er seine Beschwerden mit Medikamenten.

13^{oo} Etmal 117 sm 21^{oo}31, N / 24^{oo}38, W 15^{oo} fällt das Barometer und der Wind dreht auf N/E, und wir wechseln auf Passat-Segel. Es baut sich hoher Seegang auf, mit Zunahme auf Starkwind. Die Carpe-Diem ist gewaltig im Rollen und Krängen. So geht es auch durch die Nacht, wo wir die Passatsegel um ca. 30% reffen müssen.

Wellenberge von ca. 5 mtr. Laufen von achtern und seitlich unters Schiff durch. Schwierig zu Steuern und immer wieder Kurskorrektur. Günther ist leicht angeschlagen In anfänglicher Seekrankheit und Müdigkeit offenbart er mir, er könnte Nachts nicht arbeiten und hat Rückenprobleme. Somit bin ich 4 std. am Ruder und werde endlich um 4^{oo} von dieser harten Nacht durch Edwin, der immer alles gelassen nimmt, abgelöst.

27.II.

Immer noch ist Starkwind und um 10^{oo} ist er von Schauern begleitet vorbei. Wir haben den Wegepunkt, wo die Butter schmilzt, erreicht - den 20.ten Breitengrad. Wir laufen jetzt 270^{oo} West auf der Barfußroute. Im wahrsten Sinne werden Schuhe und Socken zur Qual und nur noch nachts angezogen.

13° Etmal 129 sm 20°15'N / 26°23'W und nur noch 2000 sm bis zum Ziel als Selbsttrost gedacht. Abends dreht der Wind auf N/E und Umtuchen auf Genua 1 und Großsegel. Mit zeitweise 7 kn rauschen wir durch die Nacht. Plötzlich ungewöhnliche Geräusche hinter mir: Schlagen, Klatschen und Zappeln. Bei Sonnenaufgang des Rätsels Lösung. Fliegende Fische von etwa 25 cm Länge landeten auf Deck.

28.II.

Der Wind dreht auf N/E mit 3-4 kn. und wieder Umbauen auf Passat-Segel. 13° Etmal 123 sm 19°40' N / 28°31' W 19° Wind ist rechtsdrehend. Mit Fock 1 und Großsegel segeln wir mit ca. 7 kn bis in die Nacht 3°, wo wir wegen rückdrehendem Wind die Passatsegel wieder ausbaumen. Mit schlappen 4 kn schaukeln wir wieder auf den Nerven zerrenden KK-Kurs, den sogenannten ‚Kotz-Kurs‘. Wenn doch bloß eine Windstärke mehr wäre, was dem Schiff mehr Stabilität und Ruderdruck geben würde.

29.II.

Horst's Zahnschmerzen sind weitgehend gelindert und er ist vom Aussehen im Personalausweis wieder erkennbar. Ab 10° geht's unter Maschine, die auf dem letzten Loch anspringt, weiter, da uns 3 kn Fahrt zu langsam sind. 12° meldet sich wieder der Wind mit 4 kn aus N/E und weiter mit Passatsegel auf KK-Kurs. 13° Etmal 117 sm 19°08' N / 30°39' W Tagestemperatur 26° und letzte Nacht 22°. Bei Sonnenschein und gelegentlichen Nieselregen erlebe ich die schönsten Regenbogen, welche zur gleichen Zeit auch an verschiedenen Stellen zu bewundern sind. Die Nacht verläuft bei 22° Temperatur ohne besondere Vorkommnisse.

30.II.

Es bleibt bedeckt und der Wind kommt aus Ost mit 3-4 kn, begleitet von unangenehmer Kreuzsee. Zeitweilig frischt es auf mit Regen, wodurch wir oft die Kleidung wechseln. 13° Etmal 129 sm 18°43' N / 32°53' W

1.12.

Erster Advent ist heute. Klarer Himmel und 29° - bei mäßigem Wind aus S/E rechtsdrehend segeln wir mit Genua 1, Groß u. Besan auf 270° (Missweisung 16°) auf Steuerbordbug. 13° Etmal 111 sm, $18^{\circ}34' N / 34^{\circ}41' W$. Horst serviert uns wie des öfteren zur Feier des Tages einen Schoko-Pudding mit Eierlikör.

Zu diesem Zeitpunkt sind unsere Gedanken beim Y.C.St., wo jetzt Advend Kaffee ist. Am späten Nachmittag fällt der Luftdruck und der Wind lässt nach. Ab 19° haben wir keine Fahrt mehr im Schiff. Segel bergen und Maschine an heißt es nun. Aber nur ein Klicken vom Anlasser sagt uns, dass der Starterstrom für die Antriebsmaschine nicht ausreicht, obwohl wir täglich 2-3 h das Stromaggregat laufen lassen haben. Wir verbrauchen mehr Strom, wie wir erzeugen und das Ladegerät mit 25 A schafft nicht genug Energie. Der Generator startet aber noch und soll bis in die Morgenstunden die Akkus laden.

Die Carpe-Diem dümpelt manövrierunfähig im Kreise. Nervenzehrend bis zum Morgengrauen, Ausschau halten, ob ein Schiff sich nähert. Welch Glück, dass wir nicht in einer Schifffahrtslinie sind.

2.12.

Von 20° bis heute 8° haben wir nur 21 sm erreicht. Noch immer ist der Atlantik ruhig mit leichter Wellenbewegung. 10° setzt ein Hauch von Wind ein. Mit Genua 1 und Groß fangen wir den leichten Wind ein, die Carpe-Diem setzt sich langsam in Bewegung. 14 Stunden Laden mit dem Generator ist ohne Erfolg. Die Batterien aus dem Vorschiff für die Ankerwinch und Bugstrahlruder werden ins Deckshaus geschafft, und somit bekommen wir endlich die Hauptmaschine in Betrieb.

13° Etmal 63 sm, $18^{\circ}07' N / 35^{\circ}51' W$ ist unser Standort. Unweit ca. einer Schiffslänge entfernt, springt ein Hammerhai im Jagdeifer nach einem anderen Fisch über die Wasseroberfläche. Um 15° legt der Wind zu. Mit 7 kn

unter Fock 1 und Groß rauscht die Carpe-Diem durch die aufbauenden Wellen. Unsere Stimmung hebt sich, denn morgen soll Bergfest, die halbe Strecke, hinter uns sein. Die Nacht mit 5 Wind-stärken vergeht wie im Fluge. Mit 2 Reffs im Groß und gereffter Fock rennt das Schiff auf Backbordbug unter Sternenhimmel und Dunkelheit gegen West. Wieder das Meeresleuchten im Wasser und jede Ruderübergabe zwecks Wachwechsel fällt mir schwer. So eine Freude ist es heute Nacht auf einer Backe zu segeln. Nach 16 Stunden ,um 4°°, stellen wir die Hauptmaschine und den Generator ab. Die Batterien sind wieder voll.

3.I2.

Morgengrauen und bei bleibender Windstärke gewaltige Wellenberge 5-6 mtr. 13°° Etmal 146 sm 17°41' N / 38°22' W und wir passieren die tiefste Meerestiefe von 5910 mtr. auf dieser Route. Horst und Edwin sind mit dem heutigen Bergfest seit Portugal 4 Wochen zusammen. Grund genug ein kühles Bier zu fassen und mit Schokopudding die Sache abzurunden. Rasmus bleibt uns diesen Tag gut in Erinnerung. Bei Beginn der Dunkelheit taucht ab und zu achteraus am Horizont ein Toplicht auf. Wahrscheinlich der erste von der Atlantik-Regatta, die am 24.II. vier Tage nach unserem Ablegen gestartet ist. Morgens um 3°° ist die Yacht vor uns am Horizont verschwunden. Die Nachttemperaturen sind jetzt bei 26°. Trotzdem ist es wegen des Temperaturgefälles zum Tage ohne Pullover und lange Hose kühl. Ich bin alleine am Ruder und erlebe die herrlichsten Klänge wie Chorgesang mit Orchester im Ohr, als habe ich einen Kopfhörer auf. Mit niemanden spreche ich darüber, damit man nicht denkt, ich habe ein Rad ab. Später lese ich in dem Buch ,Psychologie an Bord' die Erklärung der Sinnestäuschung und bin beruhigt. Es ist eine Erscheinung bei Müdigkeit, allein sein im Zusammenspiel von Tonfrequenzen durch Wind, Schiff und Welle, die in gleicher Hz-Schwingung der Musik sind. Diese Sinnestäuschung begleitet mich auf der ganzen Reise.

4.II.

Um 7° unter Spie taucht eine weitere Yacht hinter uns auf, die um 11° in ca. 1 sm 90° querab ist. Wir schätzen das Schiff auf etwa 50 Fuß, soweit es bei der Welle, in dem der Rumpf immer wieder verschwindet, zu sehen ist. Im Funkgespräch fragt der Engländer nach unserer Position. Er wollte wohl wissen, an welcher Stelle wir liegen. Nach dem unser Funker Günther unseren Standort meldet und der Brite keine Antwort gibt, will Günther mehr für seine Englischkenntnisse tun. 13° Etmal 143 sm, $17^{\circ}10' N / 42^{\circ}57' W$. Um 14° ist die Yacht nicht mehr zu sehen, denn unter 10 kn. Fahrt kommt für die Schiffe nicht in Frage. Bis in den nächsten Tag geht es ohne Vorkommnisse weiter.

5.12.

Eine dritte Yacht holt uns ein. Wir errechnen den Durchschnitt der Reisegeschwindigkeit. Er liegt bei 5,5 kn, wie erhofft. Erste Hochrechnungen - wann sind wir am Ziel? 13.12./14.12. oder 15.12. ist unsere Prognose. Etwa 1000 sm liegen noch vor uns. 13° Etmal 142 sm $17^{\circ}04' N / 43^{\circ}11' W$.

6.12.

Nikolaustag und unser Kaffee und Toastbrot gehen zur Neige. Das trifft Günther hart, der so gern ausgiebig frühstückt. Den letzten Kaffee soll es Sonntag geben. Na ja, wir sind eben nicht auf ein Kreuzfahrtliner mit Vollpension. Der Wind dreht auf Nord/Ost und bläst mit 5 kn. Besan, Groß bergen und mit gerefften Passatsegeln ausgebaut wird es wieder mal etwas ungemütlich. 13° Etmal 153 sm $16^{\circ}20' N / 46^{\circ}09' W$ - unser bestes Etmal bisher. Die Carpe-Diem holt stark nach Backbord/Steuerbord über und zeitweilig nimmt das Schandeck Wasser, das auch durch die Kajüttüren dringt. Vorgelegte Handtücher lindern die Wassereinbrüche kaum. Edwin am Ruder schafft tatsächlich etwas, was keinem gelingt - im Ruderhaus die Schiffsglocke läuten ohne sie zu berühren. Er ist damit zu Getränkelage am Ziel von der Mannschaft verurteilt. Die Carpe-Diem geigt mit 6-7kn. Das Barometer zeigt 3 Strich Luftdruckabfall und ein weißer

Sonnenuntergang verspricht eine harte Nachtwache. Günther kämpft gegen Unwohlheit. Wie vermutet, ist die Nacht fast die Hölle, laufend Schauerböen, anstrengendes Steuern, um den Gierwinkel gering zu halten. Um 5[°] löse ich Günther ab. Kaum im Salon, will er sich zur Ruhe legen aber der falsche Schritt zur falschen Zeit lassen seine ca. 95 kg auf den Salontisch fliegen und beides zusammen auf den schlafenden Edwin krachen. Dieser findet diese Weckart nicht gut, da es mit Rippenschmerzen verbunden ist.

7.12.

Es wird nicht ruhiger und unser Pechvogel Günther gießt sich beim Frühstück heißen Tee über die Haut. Ein Blick auf die Genua und Horst ist über das neue Stück nicht begeistert. Im Unterliek ein 50 cm langer Riss über der Naht. Der Riss wird notdürftig überklebt - stehend mit Lifebelt auf dem Bugkorb, bei dem Seegang keine einfache Sache. 13[°] Etmal 151 sm 15[°]37' N / 47[°]59' W und um 14[°] überholt uns eine weitere Regattayacht unter englischer Flagge. Es ist das 5. Schiff auf unserer Reise in Sichtweite. Mit Passatsegel geht's bis zum Abend. Drehung auf N/E und wir setzen Großsegel und Fock. Mit raumen Wind geht es in die Nacht. Diese Nacht falle ich müde in die Koje und verschlafe Edwin es, abzulösen. Erstes Mal, dass er sauer ruft: verdammt, kommt denn keiner ablösen. Kein Wunder, er ist schon 2,5 Std. am Ruder. Hundewache: Günther ruft verzweifelt: ich kann das Schiff nicht halten. Ich selbst, schlaftrunken, und Edwin aus Freiwache schießen hoch. Draußen Schauerboen mit Starkwind. Schnell nehmen wir das Groß weg und reffen die Fock um 50%, womit das Schiff wieder zu halten ist. Die Kameraden schimpfen zu Recht, denn ich stehe ohne Lifebelt mit einem Bein auf der Reling und Deckshauskante. Mit zunehmender Gewöhnung von mir ein Unterschätzen der Gefahr. Einsichtig verspreche ich, wenn es etwas härter ist, nicht ohne Lifebelt an Deck zu kommen. Um 3[°] ist der Spuk vorbei und wir haben Funkkontakt mit zwei deutschen Fahrtenseglern. Einer ist Einhandsegler und bittet, wenn ein Schiff sich nähert, ihn

anzurufen. Er möchte sich für ein paar Stunden unbesorgt auf's Ohr legen.

8.12.

Der Wind flaut ab und um 11° Segel bergen. Mit 5,5 kn Maschinenfahrt geht es rollend durch die Altsee.

13° Etmal 134 sm, $15^{\circ}22' N / 50^{\circ}15' W$. Am späten Nachmittag, wie jeden Tag, starten des Generators aber dieses Mal von stinkenden Qualmwolken begleitet, zwingt zum sofortigen Abschalten. Wegen der einbrechenden Dunkelheit will Horst erst morgen den Fehler suchen. Nachts um 5° bin ich am Ruder. Auf den Kompass starrend, monotones Motorgeräusch und von achtern, unters Schiff laufende Altsee. 270° , versuche ich zu halten. Kein Druck ist beim Bewegen des Ruders zu spüren. Die Carpe-Diem läuft auf 300° , 320° , bis 360° . Mist! Schnelles Drehen am Steuerrad, es baut sich Druck auf, Schiff abfangen aber wieder kein Druck und ich bin auf 180° . Und weiter runter bis auf 140° . Ich fahre fast im Kreis und wecke Horst, der erst einmal Hydrauliköl am oberen Steuerstand einfüllt. So kommen wir bis zum Wachwechsel mit wiederkehrenden Druckabfall hin.

9.12.

Der Fehler muss gefunden werden. Die Betten der Eigenerkoje hoch und die Ölleitungen der Steuerung auf Undichtigkeiten prüfen. An den Leitungen ist nichts zu finden. Aber schlimmer, der Hauptzylinder verliert bei jeder Ruderbewegung ein paar Tropfen Öl. In einer abgeschnittenen Plastikflasche fangen wir es auf, um es wieder bei Bedarf oben einzufüllen. Alle 4 Std. ist es soweit. Eine Reparatur mit Bordmitteln ist nicht möglich. Ich stelle mir mit Grauen vor, wie das Schiff mittels Notpinne unten in der Eigenerkajüte zu Steuern ist. Und das vielleicht noch 5 Tage. 13° Etmal 124 sm, $14^{\circ}43' N / 52^{\circ}35' W$ und wir motoren noch immer. Horst und ich wechseln den Impeller am Generator der Zweikreis-kühlung, womit der Übeltäter für die Überhitzung und Verschmörung der Motorisolierung gefunden ist.

Um 14° nach 16 Std. setzt endlich der Wind ein. Maschine aus und Genua 1, Groß und Besan bringen uns bei schwachen S/E mit 3 kn voran. Aber besser als Diesel zu verbrennen. Um 18° sind die Segelräume aus. Es hat keinen Sinn, nur noch 2 kn. Fahrt. Motor an und so geht es mit Hoffen auf Wind bis in den nächsten Tag.

10.12.

Um 11° ist uns Rasmus wohl gesonnen und nach 11,5 Std. können wir endlich den Motor ausschalten. Mit Vollzeug segeln wir mit raumen Wind. 13° Etmal 121 sm, 14°29' N / 54°38' W und bis dato 89 Motorstunden. Gegen Abend wechseln wir auf Passatsegel, und mit 3-4 aus N/E segeln wir mit 5 kn auf 240° ruhig durch die Nacht.

11.12.

Der Luftdruck steigt, und der Wind dreht zunehmend auf N/E. Mit einem Reff im Groß und Fock läuft die Carpe-Diem zur Zeit 6,5 kn. 13° Etmal 131 sm, 14°14' N / 57°02' W. Mit diesem Standort liegt die Insel Barbados etwa 100 sm Backbord querab. Der Ölverlust von der Hydraulik wird immer stärker. In 4 Std. fangen wir einen 3/4 ltr. Öl auf, und wir müssen immer öfter den Verlust ausgleichen, was in der Nacht bei dem Geigen des Schiffes erschwerend hinzukommt.

12.12.

Der Wind dreht auf N/E mit 4/5 kn, und mit Passatsegeln gehen wir in die etwa 100 letzten sm. Wir starten die Hauptmaschine zwecks Laden der Batterien und wieder schlägt der Technikteufel zu. Die Kontrolleuchte der Lichtmaschine meldet keine Ladefunktion, und somit können wir die Maschine nicht mehr ausschalten, da wir nicht sicher sind, für einen weiteren Start genug Strom zu haben. Sämtliche Stromverbraucher sind abgeschaltet und in beiden Kühlschränken ist kein kaltes Getränk mehr. Butter und Belag verflüssigen sich. Kein Wunder, denn die Schattentemperatur liegt bei 29°C. Horst baut den abgebrochenen Salontisch wieder ein, womit der

Eindruck eines Schlachtfeldes beseitigt ist. 13° Etmal 149 sm, $14^{\circ}10' N / 58^{\circ}40' W$. Der Himmel trübt sich ein, und der Wind nimmt zu. Die Wachablösung um 0° und Horst und Edwin gratulieren mir zum Geburtstag. Die müssen während der Hundewache reffen und fahren bei Starkwind und mächtigen Regenschauern in Ölzeug bis zur Wachablösung. Um 4° erlebe ich den Augenblick, welchen Horst und Edwin schon um 2° hatten. Am Horizont klar voraus, schwach erkennbar wie ein Silberstreif – Licht! Es sind die Inseln St. Lucia und Martinique. Nach 21 Tagen endlich Landsicht. Welch ein herrliches Gefühl, es geschafft zu haben. Der Kapitän verlangt Steuerkurs 290° , um weiträumig wegen des Stromes und eventuellen Riffen fern von Land zu bleiben. Edwin weckt um 4 Uhr 30 meinen Wachpartner Günther, um den Augenblick zu erleben. Er ist nicht so begeistert: ist ja nichts zu sehen, hätte ich ja noch schlafen können. So verschieden ist nun mal jeder in seinen Empfindungen. Lichter von Fischerbooten sind in Landnähe und wir fahren ohne Licht. Es ist schon ein eigenartiges Gefühl, nicht gesehen zu werden. Günther steuert immer etwas nach Backbord, ca. 250° , um die Strecke kürzer zu halten. Ich stimme dem nicht zu und halte beim Rudergehen auf 300° , um wieder auf den angeordneten Kurs zu kommen.

13.12.

Im Morgengrauen ist St. Lucia auf Backbord querab und noch ca. 10 sm bis zur Nordspitze sind zu segeln. Wachwechsel um 8° und Horst staucht uns zusammen: wie habt ihr gesteuert, wir sind so dicht an Land, seid ihr denn blöd..!! Ihr solltet zwischen beiden Inseln fahren, wegen der Strömung. Horst hat ja Recht, denn den Weisungen des Kapitäns sollte eigentlich gefolgt werden. Der Dampf ist abgelassen und alles ohne Frühstück. Dieses wollen wir an der Pier nachholen, dafür wird die Carpe-Diem für den Landfall aufgeklart. Setzen der Flaggen: Gastland, Zoll, Y.C.St., Transocean, und Kreuzerabteilung wehen in der Saling. Die Nationale im Top am Besan. Fänder und Festmacher werden vorbereitet. 7 Uhr 30 ist

die Gros Islet Bay erreicht, und wir bergen die Segel. Unter Maschine geht es das erste Mal seit der Reise gegen an. Das Schiff stampft durch die See in Richtung Einfahrt in die Lagune Rodney-Bai. Karibischen Rhythmen klingen vom Fischerdorf Gros Islet auf Backbord zu uns herüber. Steuerbord der Kontrast - hier wohnen die Reichen in den schönsten Villen. Die ca. 20 mtr. breite Einfahrt ist erreicht und Horst ruft Öl her, aber schnell. Der Steuerdruck ist weg und das bei der schmalen Einfahrt. Die Gefahr ist beseitigt, wir sind durch. Dann sind wir in der Rodney-Bai umgeben von Palmen und an den Liegeplätzen sind Yachten, die bei 16 mtr. anfangen. Horst hatte Recht: warte wenn wir drüben sind, ist Carpe-Diem eine mit der Kleinsten. Nach der Hafentrunde finden wir einen Platz zwischen den Atlantik-Regattaseglern, und ich springe mit Vorwarnung an Land. Aber kein Schwanken in den Beinen. Ich belege die Enden am Poller. 8 Uhr 30 ist die Carpe-Diem nach 2732 sm in 21 Tagen und 20 Std. fest. Standort $14^{\circ}04' N / 60^{\circ}56' W$. Die Meilen sind nach GPS-Navi, das die Wegstrecke gerade Linie anhand der Wegpunkte errechnet. Unsere letzte Etappe mit 90 sm wird im Logbuch eingetragen. Vergleich zur Atlantik-Regatta: der Sieger die Eclipse C, eine Baltic 83 aus Italien, benötigte 14 Tage. Der Langsamste, die russische 8 mtr. Stahlyacht Joy, ist in 5 Wochen am 30.12. am Ziel. Jetzt wird erst einmal der Anleger getrunken. Dankworte und Händeschütteln mit Stolz über das erreichte Ziel. Stolz, die Ersten seit Gründung des Y.C.ST. zu sein, die den Vereinsstander über den Atlantik gebracht haben. Nun Frühstücksvorbereitung und duschen gehen, dann zum Einklarieren wieder an Bord, um zu reden. Über was wohl??? Natürlich übers Segeln, Segeln, Segeln - als hätten wir es ewig nicht getan. Ungeduldiges Warten aber dann kann ich meine liebe Frau und Tochter nach 22 Tagen Trennung, Ungewissheit und Sorge in die Arme nehmen. Horst ist ebenso froh, Doris wieder bei sich zu haben. Am Abend feiern wir unseren Erfolg und Wiedersehen mit Drinks und tollem Essen, womit Edwin seine Lage für Läuten der Glocke

begleichen muss. Danach geht ein Wunsch in Erfüllung.
Endlich in einem Bett ohne Schaukeln ausschlafen.
Edwin und Günther bleiben noch bis 22./23.12. an Bord der Carpe-Diem, die bis ins neue Jahr wegen Warten auf Ersatzteile nicht raus kann. Meine Beiden und ich bleiben noch bis Weihnachten im Club ST. Lucia und genießen die Karibik. Und während ich so unter Palmen bei Wellenrauschen im Liegestuhl ruhend, in Gedanken dieses einmalige schöne Erlebnis überdenke, frage ich mich: noch einmal die Reise ? Meine Antwort: NEIN!, einmal reicht, denn so anders ist es beim nächsten Mal bestimmt nicht. Wenn es so schön wäre, würden ja die Yachten nur so hin und zurück reisen. Nicht ohne Grund bleiben die Schiffe hier in der Karibik und genießen die Inseln in den kleinen Antillen.
Nicht zuletzt möchte ich noch meiner lieben Frau danken, denn ohne ihr Verständnis für unser Hobby Segeln, wäre ich sicher nicht dabei gewesen mit:

EINMAL RÜBER : CANAREN - KARIBIK

Bericht aus eigener Sicht von Kamerad
Wolfgang Ellenberger